

# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

mei 1971 mai

revue maritime bimestrielle



Tarento

La Protection du trafic maritime  
au cours des années '70

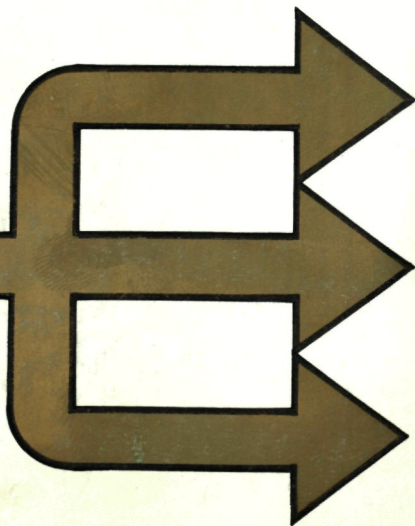
Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Modelbouw

Maritiem panorama

La Force Navale — De Zeemacht

Maritieme woordenschat



# 2







# NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

Directeur de la revue -  
Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS  
J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,  
L. Hoornaert, J. Hardy, J. Verleyen,  
H. Rogie, V. Segart, G. Gouwy,  
R. Prigneaux, P. Benoît, R. Harmignies,  
C. Adam, L. Lanoo, M. Piret, F. Van  
der Taelen, Dalozé, Hervy, M. Laenen

Photos - Foto's

R. De Meersman

Dessins - Tekeningen

J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,  
publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse  
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS -

ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 du Société Générale de Banque  
Oostende - Compte 40 07 79 de Neptunus.  
P.R.K. 1755 van de Generale Bankmaatschap-  
pij Oostende - voor rekening 40 07 79  
Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : J.C. Liénart

Voorzitter :

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Duterme,

V. Segart, A. Van den Driessche,

J. Arys, R. Mathieu, E. Van Haverbeke,

G. Gouwy



sommaire

inhoud

't winkeltje - la boutique

à vous amis lecteurs  
aan u vriend lezer

tarento

la protection du trafic  
maritime au cours  
des années '70

50 ans après

des roses pour sandra

l'avis de palinure

le président  
de voorzitter

I. lanoo

r. lambinet

j. verleyen

h. van der zee

hervy

modelbouw - maquettisme

les amiraux, capitaines et  
corsaires de belgique

onze koopvaardij

woorden uit de  
zeemanskist

contacten te split

de zeemacht

la force navale

c. adam,  
daloze

j.c.l.

e.v.h.

j. dreesen

m. laenen

redaktie

redaction

BRIEFWISSELING

Neptunus

— CORRESPONDANCE

BP 17

— Oostende

Nr 2 - 1971



# BOELWERF

**N.V.**

**TEMSE**

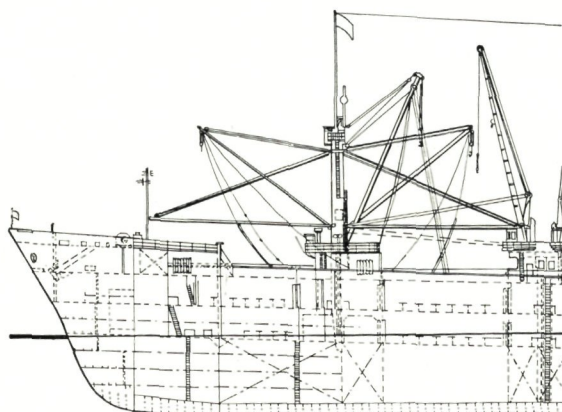
**S.A.**

Tel. (03) 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



**Zeeschepen tot 90.000 ton**  
**Navires de mer jusque 90.000 tonnes**

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ  
GRAMME", het visserijwachtschip  
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

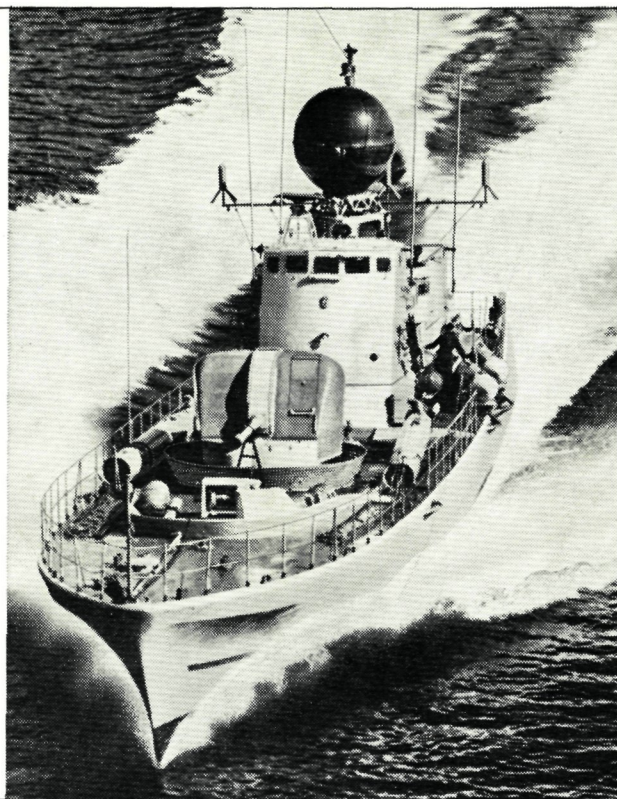
Constructeurs du ketch de recherches  
"ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche  
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines  
côtiers



MTB 'Spica'-klasse, uitgerust met  
een M22-radarvuurleidingsysteem

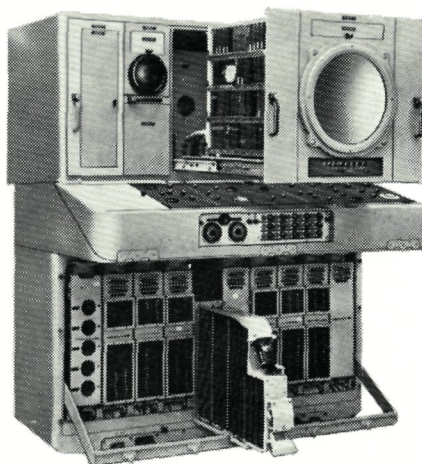
# M20

**SIGNAAL's  
geïntegreerde  
radar-  
vuurleiding-  
systemen**



## eisen weinig ruimte

De wapensystemen van de M20-serie zijn ontworpen voor gebruik aan boord van schepen, variërend van motortorpedoboten tot jagers. Een M20 is een autonoom wapensysteem. Afhankelijk van de configuratie is het mogelijk, zowel lucht- als oppervlakte doelen gelijktijdig met geschut, torpedo's en/of geleide projectielen te bestrijden. De radome, waarin de waarschuwings- en volg-antenne volledig gestabiliseerd zijn opgesteld, is thans bij vele marines een karakteristieke verschijning.



Beeldkast,  
bedienings-  
paneel  
en rekenaar



# SIGNAAL

radar-, vuurleiding-, 'data handling'- en luchtverkeersleidingsystemen  
N.V. HOLLANDSE SIGNAALAPPARATEN, HENGELO



**COMPAGNIE  
MARITIME  
BELGE  
ARMEMENT  
DEPPE**

zoeken voor  
onmiddellijke  
indiensttreding

**DEKOFFICIEREN**

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

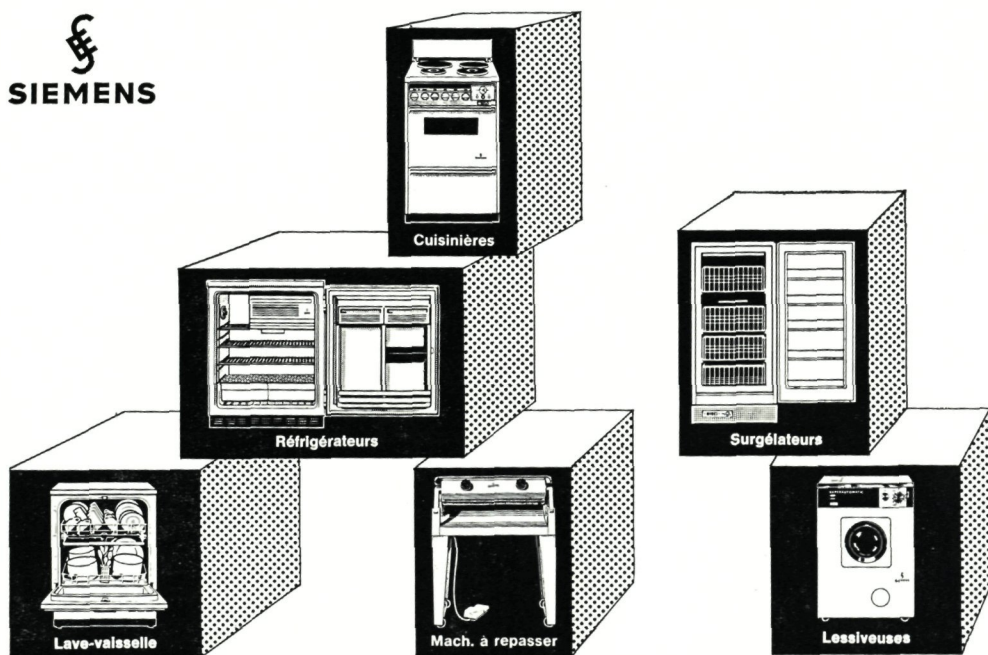
**MACHINEOFFICIEREN**

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-  
boekje bij de Dienst Varend Personeel,  
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-  
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378



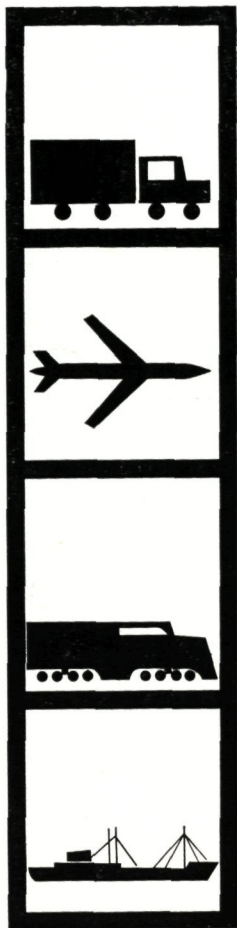
# siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6



**PLUS DE  
2.000 NAVIRES  
BATTENT  
PAVILLON SHELL !**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

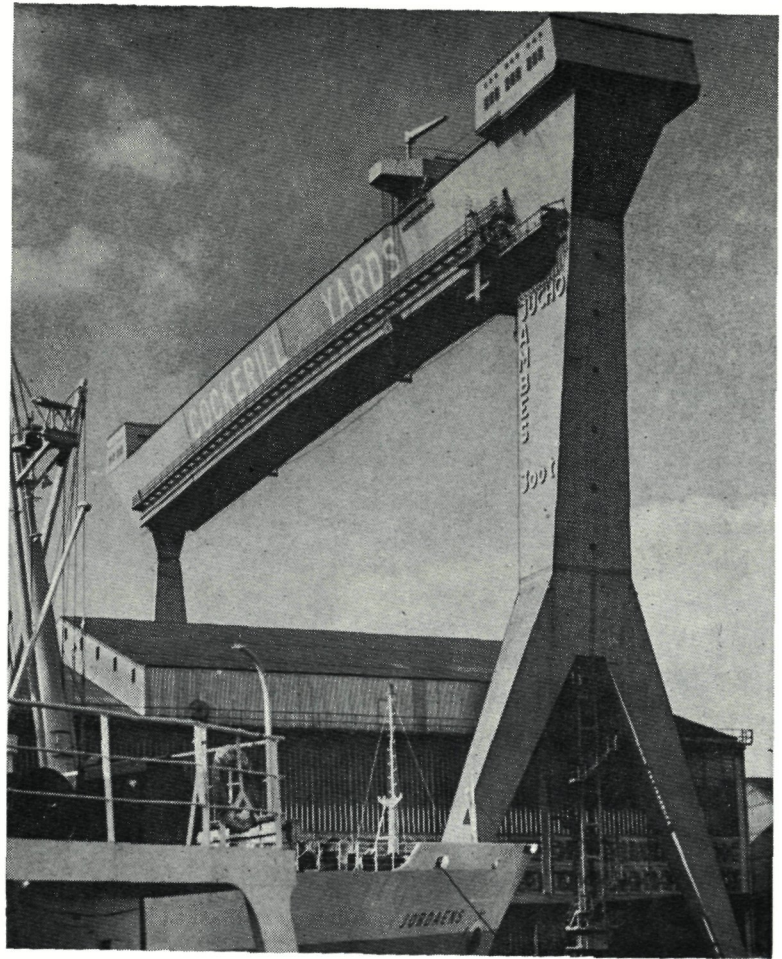
714613



**bouwen** ◀  
**ombouwen** ◀  
**herstellen** ◀  
**dokken van schepen** ◀  
**alle industriële werken** ◀

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



**n.v. cockerill yards hoboken**



# **RADAR AAN BOORD VAN DE SCHEPEN « ZINNIA » EN « GODETIA »**



**GENERAL ENGINEERING & TRADING**  
naamloze vennootschap

is verheugd over het vertrouwen dat de Belgische Zeemacht haar schonk bij de keuze van de navigatieradar S.M.A., geïnstalleerd aan boord van de ZINNIA en de GODETIA.

GET is fier dat deze radar sinds 1966 en 1967 ononderbroken trouwe diensten bewijst.

**nv GENERAL ENGINEERING & TRADING sa**

Frankrijklei 70  
2000 ANTWERPEN



Tel. : (03) 32.42.79  
Telex : 3258 2 syncro-  
antw-b





**SCANDIAFLEX**

**AFSLUITINGEN**

**FERMETURES**

Zonneblinden  
Stores vénitiens

Accordeon deuren  
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare  
gordijnen

Rideaux verticaux  
orientables

Bad en douche afsluitingen  
Fermetures de bain et de  
douche

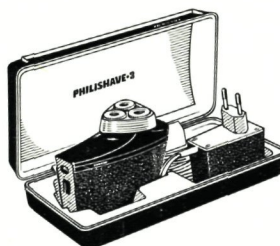
**Verkoopburelen**

Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

**Bureau de vente**

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
avre	tél. 011/255 74

le Philishave  
Rechargeable  
branche 1 fois  
pour 3 semaines  
de rasage



de Oplaadbare  
Philishave

éénmaal op  
stopkontakt aansluiten  
voor 3 weken scheren.

**PHILIPS**

**n.v. INES-BELGIUM**

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

**BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE**

vous les connaissez sans doute les fameux produits de la brasserie **PIEDBŒUF**  
zonder twijfel kent U ze reeds de befaamde produkten van de brouwerij **PIEDBŒUF**

**jupiler 5**

**jupiler urtyp**

**parasol**

service commercial et de distribution :  
torhoutsteenweg 219, stene-oostende

handels- en besteldienst  
tel. 767.47 - 769.56

« SHOPPING » trips naar Engeland dank zij de  
speciale excursiebiljetten geldig op de pakketboten van de lijn  
**OOSTENDE - DOVER**



Oostende-Dover en terug : Volwassene : 358 fr. (2e klas) - 442 fr. (1e klas)  
Oostende-Londen en terug : Volwassene : 512 fr. (2e klas) - 676 fr. (1e klas)  
Kinderen 4 tot 14 jaar : 50 % vermindering

**Heenreis :**  
met de pakketboot van 10.15 u. bij vertrek uit Oostende (aankomst te Londen om 15.50 u.)

**Terugreis :**  
dezelfde dag met de pakketboot van 17.00 u. uit Dover-Marine  
ofwel

de dag die onmiddellijk volgt op deze van de heenreis, met de pakketboot van 13.00 u. of van 17.00 u. uit Dover-Marine (vertrek te Londen Victoria om 11.00 u. of 15.00 u.)

Deze speciale biljetten zowel voor het spoor (de vermindering op het belgis ch spoorbiljet wordt enkel toegestaan aan reizigers die de heen- en terugreis dezelfde dag ondernemen en verschilt volgens de afstand) als zeetraject kunnen vooraf aangekocht worden in alle belgische spoorwegstations evenals bij erkende belgische reisagentschappen ; zij kunnen evenwel niet bekomen worden aan boord van de schepen.

**Nadere inlichtingen en documentatie bij :** — Pakketbotendienst, Oostende ; — Erkende reisagentschappen ; — Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.

## **n.v. SIMKENS s.a.**

41, Schranslaan — 2210 BORSBEEK

Alle fijne wijnen en likeuren  
vertegenwoordigd door

Vins choisis, liqueurs fines  
représenté par

**C. BEATSE**

tél. 02/73.18.66

Bijzondere prijzen voor de leden van de Z.M.

Conditions spéciales pour les membres de la F.N.

**drukken is een zaak**

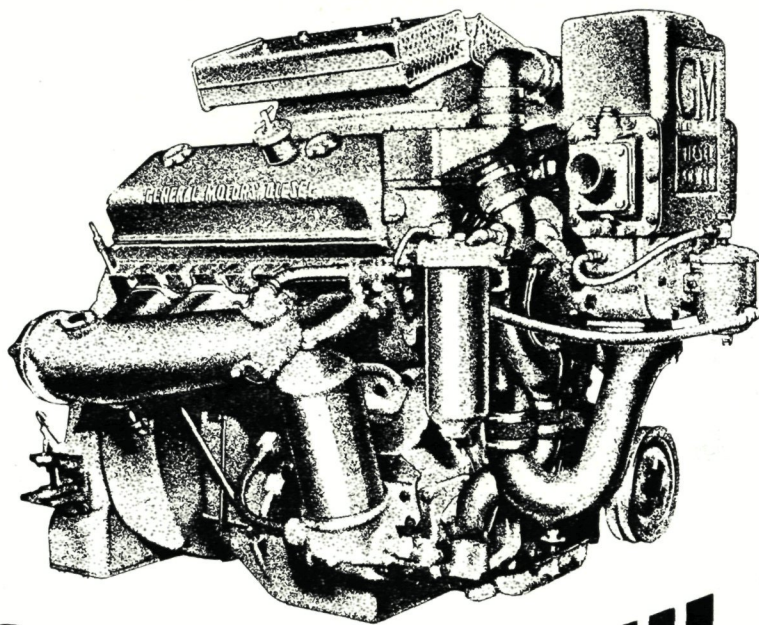
**beter drukken is onze zaak**

**drukkerij de vuurtoren**

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende  
tel. 751.32

**beheer : delrue a. + g.**





# SANS PAREIL!

## Le moteur marin GM Bedford diesel de 145 CV

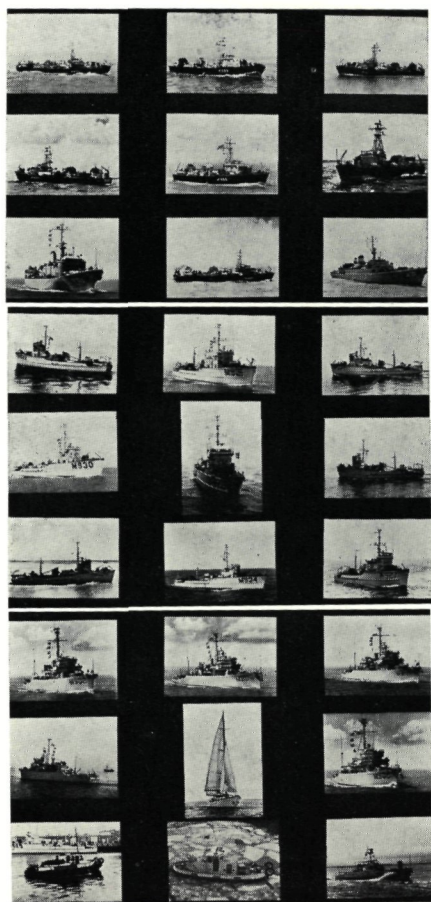
Il n'y a pas mieux : à puissance égale, ce diesel marin se vend au prix le plus avantageux du marché. Vérifiez vous-même. Vous voudrez un GM Bedford dans votre bateau. De 40 à 145 CV. 4 ou 6 cylindres. Service spécialisé partout. Tous renseignements vous seront fournis par



### General Motors Continental

Noorderlaan 75 - Tel. (03) 41.04.80  
2030 Antwerpen

# la boutique - 't winkeltje



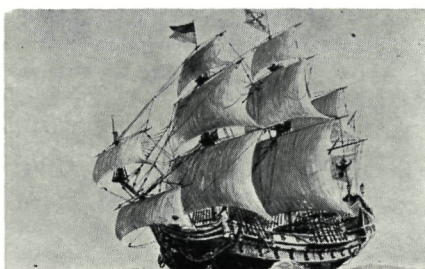
Reeks echte foto's van — bijna — al de schepen van de Belgische Zeemacht. 5,— F stuk  
Magnifique série de véritable photos, de presque tous les navires de la Force Navale. 5,— F pièce.



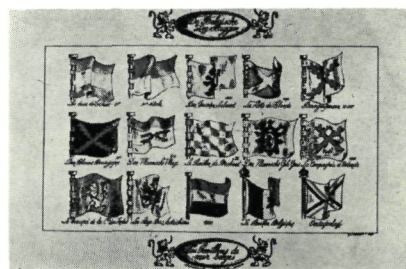
Wenskaarten uniformen, in kleur, 4,— F stuk, 25,— F per reeks van 8.  
Cartes de vœux «Uniformes», 4,— F pièce, la série de 8.



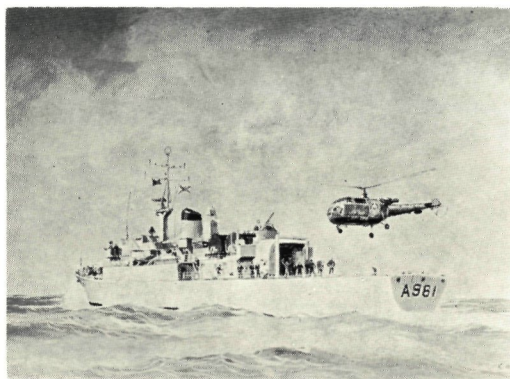
Prachtige gouache, vierkleurendruk, naar C. Adam, formaat 27 x 38, nog slechts enkele in stock, 30,— F per gouache.  
Magnifique reproduction de la gouache «Kamina» de C. Adam, format 27 x 38. Restent quelques exemplaires à 30,— F.



Reeks van 4 wenskaarten — type zeilschepen, door C. Adam, 40,— F per reeks van 4.  
Série de 4 cartes de vœux «Voilier» de C. Adam, 40,— F la série.



Mooie kaart in vierkleurendruk «De Belgische Zeevlaggen», 15,— F.  
Tableau en quadrichromie «Les pavillons de mer belges», 15,— F.



Reeks wenskaarten — type schepen Zeemacht, door C. Adam — 40,— per reeks van 4.  
Série de cartes de vœux «Bâtiments de mer Force Navale», par C. Adam, 40,— la série.



# Aan U, vriend lezer...

## A vous, amis lecteurs...

«Le pain de la femme est le bonheur. Le pain de l'homme est la considération»

Montherlant.

Nul ne peut nier aujourd'hui que, dans une Démocratie moderne, sans le soutien de l'opinion publique, aucune institution ne peut être efficace et viable. La Marine ne peut prétendre faire exception à cette règle, d'autant plus que son champ d'action se situe loin des yeux, bien au delà de l'horizon.

Le soutien de l'opinion publique ne s'acquiert, il est vrai, qu'en réalisant des choses valables, mais aussi en les faisant savoir à bon escient !

Les marins réalisent tous les jours ces choses valables et c'est à les faire connaître que se consacre votre Neptunus. C'est au cours de l'Assemblée Générale de mars dernier que furent réaffirmés ces grands principes qui gouvernent notre association, que furent arrêtés les plans pour 71-72, et approuvés les comptes et la gestion de l'année écoulée. Je ne puis mieux faire que de vous en toucher un mot. Neptunus a fait paraître en 1970, 33 cahiers ; soit 532 pages et donc 60 pages de moins qu'en 1969, ce qui fut compensé quelque peu par des changements dans la présentation : format plus grand, caractères plus petits. Les bons articles ne nous ont pas manqué et continuent à nous arriver, à notre toute grande satisfaction. Mais la place nous manque parfois cruellement pour les faire paraître, ou pour les illustrer comme nous le voudrions, ou pour les mettre en valeur comme il le faudrait. Et pourquoi ? La raison se retrouve dans la modeste, trop modeste diffusion de la revue et dans le nombre encore trop limité de ses abonnés. Chaque cahier supplémentaire (et un cahier comprend 16 pages), nous coûte entre 13.500 et 17.000 fr., selon l'abondance ou la pauvreté de l'illustration. Pour pouvoir offrir à nos lecteurs un cahier supplémentaire de bonne et belle lecture, il nous faut donc faire 100 abonnés. Pour grossir les 6 numéros de la revue de 1 cahier chacun, il nous faut gagner à notre cause 600 lecteurs de plus. Le Neptunus a subi de profondes transformations qui lui ont donné un cadre élégant. Pour rendre la revue encore plus variée, pour la rendre plus attrayante, il nous faut maintenant en augmenter le tirage. C'est à répandre la revue, c'est à la faire connaître qu'il convient de réserver toute priorité.

Car ce que Neptunus a à offrir est valable : c'est de ce que réalisent les marins

que parle la Revue, c'est leurs exploits passés qu'elle magnifie, c'est de leur labeur quotidien et de leurs préoccupations au sujet de l'avenir qu'elle vous entretient, et cela elle le fait pour leur attirer, et attirer sur la Marine, la considération de l'opinion publique. Le Président.

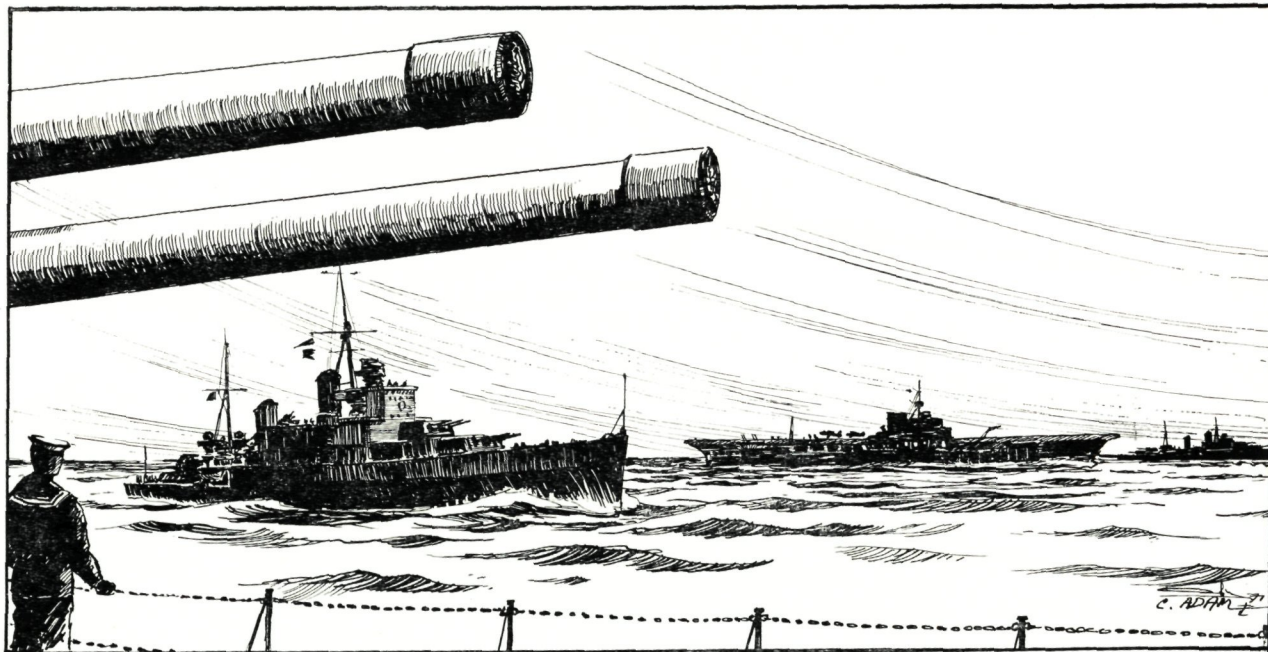
Het valt niet te ontkennen dat een moderne democratie, geen enkele instelling efficient leefbaar is, zonder steun van de publieke opinie. De Marine maakt zeker geen uitzondering op deze regel, in het bijzonder nog omdat een belangrijk deel van de activiteiten zich afspeelt buiten het gezichtsveld van deze opinie.

De steun van de publieke opinie krijgt men slechts door degelijke prestaties, maar ook door informatie. Onze zeelui verrichten dagelijks uitzonderlijke prestaties, de publieke opinie daarover inlichten is o.m. de taak van Uw maritiem tijdschrift NEPTUNUS. Tijdens de algemene vergadering van maart jl., hebben we opnieuw in grote lijnen de basisprincipes bepaald van onze vereniging, de rekeningen en het financieel beleid goedgekeurd. In het verslagjaar verscheen NEPTUNUS op 33 katernen of 532 bladzijden, dit was circa 60 bladzijden minder dan vorig jaar, maar gezien het formaat werd vergroot en ook de bladspiegel, kwam dit op hetzelfde aantal bladzijden tekst van vorig jaar neer. Aan goede artikels hadden wij geen gebrek, wel aan plaatsruimte, wel aan de mogelijkheid om ze behoorlijk te illustreren. Onze begroting liet dit niet toe... De reden is o.m. het onvoldoende aantal lezers. Iedere bijkomende katern van 16 bladzijden kost ons tussen de 13.500 fr. en 17.000 fr., dit volgens het aantal illustraties, wat overeenstemt met circa 100 abonnements. Willen wij dus ieder nummer 16 bladzijden uitbreiden dan houdt dit ongeveer 600 abonnements in.

NEPTUNUS werd in 1970 grondig veranderd, presentatie, bladspiegel, lay-out, illustraties... noem maar op, dit alles met de bedoeling de oplage te vergroten. Aan de verspreiding van NEPTUNUS zal dit jaar volstreekte voorrang gegeven worden. Zonder valse schaamte kunnen wij beweren dat NEPTUNUS iets te bieden heeft...

Wat onze zeelui verwezenlijken, wat zij deden in het verleden, hun zorgen voor de toekomst, dat is wat Neptunus U kan bieden en dit doen wij omdat men onze Marine zou leren kennen en waarderen.

De Voorzitter.



## Toestand op de vooravond van de gebeurtenissen

### De Britse situatie (3).

Door het uitschakelen van de Franse militaire macht en omwille van de mogelijkheid van een Franse oorlogsverklaring - konsekwentie van de gebeurtenissen van Mers-el-Kébir (1) - moest de Britse regering met de volgende dreigingen rekening houden :

- de gewijzigde krachtenverhouding in de Middellandse Zee en in het Midden-Oosten ;
- het gebruik van havens en vliegvelden in Frans West-Afrika door de vijand, waardoor de situatie in de Oostelijke Atlantische Oceaan kritiek kon worden ;
- het afsnijden van de route Gibraltar-Suez door een dubbele hindernis :
  - a) vijandelijke duikboten en vliegtuigen, opererend vanuit Frans Noord-Afrika ;
  - b) het versterkt optreden van vijandelijke zee- en luchtmacht in de driehoek gevormd door Cagliari (Sardinië), Bizerte (Tunesië) Sicilië, gekombineerd met het leggen van mijnen in de Straat van Sicilië ;
- het toegenomen risico dat de Britse sleutelposities in de Middellandse Zee zouden lopen, vooral Gibraltar, dat onbruikbaar zou worden, indien 't werd aangevallen vanuit Noord-Afrika. Ook Malta, dat voor zijn bevoorrading uitsluitend afhankelijk werd van Alexandrië en van de route om de Kaap, zo de direkte verbinding door de Straat van Gibraltar wegviel.

Op 15 juli verzochten de Duitsers de Vichy-regering om militaire faciliteiten in Frans Noord-Afrika : 8 vliegvelden in Marokko, het gebruik van de spoorweg Tunis-Rabat en het benutten van Franse militaire havens om lichte eenheden naar Afrika te verscheppen. Maar Pétain weigerde.

Daarmee waren de Britse moeilijkheden echter niet opgelost. De toestand in Griekenland, Turkije en de andere Balkan-landen was verre van schitterend. Op grond van het geheim protocol bij het Driepartijenverdrag van 19 oktober 1939 (2) besloot Turkije - reeds voor de Frans-Duitse wapenstilstand - tot neutraliteit in het ontstane konflikt en behield bovendien zijn diplomatieke betrekkingen met de Axis-landen. Na de Italiaanse invasie van Albanië hadden Griekenland en Roemenië garanties van de geallieerden aangenomen. Maar deze beide landen hadden een heilige en gerechtvaardigde schrik voor de militaire macht van Duitsland en wensten slechts één ding : hun neutraliteit te behouden. Samen met Joegoslavië had Roemenië zich reeds op 5 september 1939 neutraal verklaard.



# TARENTO

**l. lanoo**

**tekeningen : c. adam**

Tsjecho-Slowakije was onder Duitse heerschappij gekomen. Bulgarije hoopte de, in 1913 aan Roemenië en Griekenland verloren gebieden, terug te krijgen en vertoonde een sterke sympathie voor Duitsland. Britse steun en interventie konden zo alleen aan Joegoslavië, Turkije en Griekenland gegeven worden en alleen dit laatste land scheen min of meer bereid die te aanvaarden, indien de toestand kritiek werd.

De Britse militaire middelen en -organisatie in het gebied van de Middellandse Zee waren gebaseerd op het triumviraat van :

1. de «Naval Commander-in-Chief, Middle East» (Adm. Sir. A.B. Cunningham), aan boord van de Warspite, met Alexandrië als basis, waar hij beschikte over 4 BB HMS (Warspite, Malaya, Royal Sovereign en Ramillies) - 1 CV H.M.S. (Eagle) - 8 6"-kruisers - 20 DD - 12 SS ;
2. de «Commander-in-Chief, Middle East» (Gen. Sir A. Wavell), die verantwoordelijk was voor de Balkan, Turkije, Irak, Palestina, Egypte, Soedan en Kenia. Wavell beschikte over 36.000 man in Egypte, die niet in volledige formaties waren georganiseerd en tekort hadden aan artillerie, munitie, gevechtsvoertuigen en transport. In Palestina waren 27.500 man waarvan het grootste deel onvoldoende getraind en bewapend was. Tegenover de vijand in Italiaans Oost-Afrika stonden in Kenia 8.500, in Soedan 9.000 en in Brits Somaliland 1.500 soldaten uit Groot-Brittannië en het Gemenebest ;
3. de «Air Officer Commanding-in-Chief, Middle East» (Air Marchall Sir A. Logmore), in bevel over alle luchtstrijdkrachten verspreid over Egypte, Soedan, Palestina, Transjordanie, Brits Oost-Afrika, Brits Somaliland, Irak, Cyprus, Turkije en de Balkan - voor zoverre de toestand zich in die zin zou ontwikkelen -, Malta en de gebieden rond de Rode Zee en de Perzische Golf : 205 vliegtuigen, waarvan 96 bommenwerpers en 75 jagers in Palestina en Egypte en nog eens 165 toestellen, waarvan 85 bommenwerpers en 30 jagers in Aden, Kenia en Soedan.

Hierbij moet de, op 27 juni 1940 gevormde, «Force H» gevoegd worden. Dit eskader, opgericht om te beantwoorden aan de problemen gesteld door de Franse kapitulatie en met de Noordelijke Atlantische Oceaan en de Westelijke Middellandse Zee als operatiegebieden, was een essentieel bestanddeel van de Britse Middellandse Zee strategie en bestond uit : 1BC (Hood) - 2BB (Valiant en Resolution) - 1CV (Ark Royal) - 1CL - 4DD.

### De Italiaanse situatie (3).

Italië bezat alle eigenschappen van een insulaire geografie: begrensd door de zee en gemakkelijk te verdedigen Alpenpassen, vertoonde het land weinig diepte en was voornamelijk op de zee ingesteld voor intern transport en voor zijn uitvoer. Gebrek aan grondstoffen (ijzer, steenkool, petroleum, rubber...) maakten deze import essentieel, temeer omdat er geen oorlogvoorraden waren aangelegd wegens deviezentekort. Alleen de marine beschikte over een brandstofreserve die voldoende werd geacht voor de periode juni 1940 - herfst 1941. Bij een oorlog met Groot-Brittannië kwamen drie vijfden van de invoer uit de Balkan en uit Duitsland. Maar de beperkte capaciteit van de spoorwegen in het noorden van het land vereisten dat de helft daarvan over zee moest komen. Vermits Duitsland en Italië ongeveer dezelfde tekorten aan grondstoffen vertoonden (uitgezonderd steenkool in Duitsland), zouden zij gedwongen worden om tegen mekaar te concurreren op een beperkte markt. De economische sterkte van Italië kon op een tiende van die van Duitsland geschat worden en was voor drie kwart in het noorden van het land gekoncentreerd, in de driehoek gevormd door Turijn, Genua en Milaan.

De ambitieuze politiek van Mussolini had zijn land in het bezit gebracht van Albanië, had in 1934 Tripolitanië en Cyrenaica tot Italiaans Libië laten samenvoegen en de campagne van Abessinië (oktober 1935 - mei 1936) had Eritrea en Italiaans Somaliland samen met Ethiopië tot het grote geheel van Italiaans Oost-Afrika verenigd. Deze prestige-kampagnes die de bedoeling hadden van het Romeinse Rijk te doen herleven, hadden het land tenslotte meer gekost dan voordeel bijgebracht. De verbindingen die Italië, ten gevolge van die gebiedsuitbreidingen moest onderhouden, vormden een zware taak voor de marine. Op 30 mei 1940 nam Mussolini het opperbevel over de Italiaanse strijdkrachten in handen. Maarschalk Badioglio, Chef van de Generale Staf, koördineerde de werking van de drie strijdmachten:

1. Supermarina (Zeemacht), onder Adm. Cavagnari, groepeerde 6 slagschepen, 19 kruisers, 54 destroyers, 107 duikboten, talrijke hulpschepen, mijnenvegers en MTB (1).
2. Superesercito (Landmacht) onder Maarschal Graziani, beschikte in Libië over 141.000 Italianen en 16.000 inboorlingen. De zware wapens (tanks en artillerie) waren verouderd en slecht onderhouden. Er was een tekort aan middelzware artillerie. Het moreel was laag door gebrek aan behoorlijk voedsel en door slechte levensomstandigheden. Transport was er onvoldoende om de troepen de noodzakelijke mobiliteit te verlenen voor de woestijnoorlog. De munitie- en brandstofvoorraden volstonden voor 3 maand terwijl er voedsel voorzien was voor een campagne van tien maand. In Italiaans Oost-Afrika waren er 180.000 Italianen en 90.000 man lokale troepen met 400 stukken veldartillerie en 200 lichte tanks;
3. Superaero (Luchtmacht), onder Gen. Pricolo had 313 vliegtuigen in Libië en in de Dodekanesos, waarvan 140 bommenwerpers en 100 jagers. In Italiaans Oost-Afrika waren er 213 vliegtuigen, o.a. 36 moderne bommenwerpers en 45 moderne jagers.

### Verhouding van de krachten.

De bewapening van de Italiaanse slagschepen, alhoewel van een kleiner kaliber dan die van de Britse, droeg veel verder - tenzij H.M.S. Warspite die grondig gemoderniseerd was in 1939. Het grote aantal 8"-kruisers die, in tegenstelling met de andere Italiaanse oorlogsschepen, goed gepantserd waren, hadden een duidelijke superioriteit op de Britse 6"-kruisers. Deze laatste waren niet alleen trager maar bovendien verouderd. Supermarina beschikte over een voldoende aantal destroyers om de taken, aan dit type van schip gesteld, te kunnen uitvoeren. Voor Cunningham was de situatie precies omgekeerd. Het was hem niet mogelijk met zijn vloot zee te kiezen, zonder de andere activiteiten waarvoor DD nodig waren, te moeten stilleggen. Tenslotte beschikte Supermarina over de voordelen verbonden aan een centrale positie en aan snellere schepen, zodat de vloot kon gekoncentreerd worden in gebieden van eigen keuze. De superieure snelheid liet toe het gevecht te weigeren, aan te nemen en af te breken op eigen initiatief. De Britse posities daarentegen bezaten het voordeel dat Italië vanuit verscheidene richtingen kon aangevallen worden.

Aan land had Mussolini een overweldigende meerderheid in troepenaantal. Maar het gebrek aan vechtlust bij de blanke troepen en de onbetrouwbaarheid van de inboorlingen, gevoegd bij de slechte materiële toestand en organisatie, stonden tegenover de sterk gemotiveerde Commonwealth-troepen wier leiding in alle opzichten superieur was aan die van de vijand.

De Italiaanse vliegtuigen waren iets beter qua prestaties dan de Britse toestellen: de CR42-jagers waren sneller dan de Gladiators en de S79-bommenwerpers vervoerden een grotere bommenlast en beschikten over een grotere aktieradius dan de Britse Benheim MK 1. Maar het onderhoud van de Italiaanse vliegtuigen liet te wensen over. In Libië was slechts 70 % van de toestellen operationeel. In Italiaans Oost-Afrika bereikte dat cijfer slechts 30 %. Aan de andere kant had Libië de mogelijkheid om zijn luchtstrijdkrachten vanuit het moederland gemakkelijk te versterken. (De totale sterkte van Superaero bedroeg ongeveer 1.500 eerste-linie-vliegtuigen in juni 1940. (4). Alhoewel de Britten door hun tegenstrevers in aantal en kwaliteit in de lucht werden overklast, toch had Longmore de overtuiging dat een uitgebreid luchtoffensief in zijn voordeel zou uitvallen omwille van het gebrek aan reservestukken, brandstof en onderhoud bij de Italianen.



### Strategie en opdrachten

De te verwachten gevechtsakties in de Middellandse Zee om het bezit, respectievelijk het verbieden van de verbindingslijnen, waren van geheel andere aard dan die in de Atlantische Oceaan. Duitsland had reeds voor de oorlog de idee opgegeven van zelf verbindingen in dit gebied te veroorloven en te onderhouden. Het concentreerde al zijn inspanningen op het vernietigen van de vijandelijke handelsvaart. De daartoe te gebruiken middelen waren bijna uitsluitend maritiem: duikboten en koopvaardijraiders. Italië daarentegen stond voor de dubbele opgave van het verbieden van de Britse oost-west cirkulatie terwijl het zijn eigen kust- en noord-zuid verkeer moest beschermen. Maar het was voor deze taak van betere middelen voorzien dan zijn noordelijke partner voor de zijne. De gevechtsakties in de Middellandse Zee waren niet te verwachten tussen aanvallende duikboten en de lucht- en oppervlakte-eskortes van konvooien maar stonden rechtstreeks in verband met de aan de wal gestationeerde luchtsterkte. In dit verband kwam de belangrikheid naar voor van de landbasis van waaruit vliegelingen konden opereren. Sicilië en Malta waren zo dominerende posities in de campagne. Sardinië was evenmin van belang ontbloot en een grote invloed zou uitoefend worden door situatie te land in Frans Noord-Afrika, Libië, Kreta, de Dodekanesos en Griekenland, van waaruit de konvooien eveneens konden aangevallen worden. In deze optiek was de Britse situatie veel minder gunstig dan de Italiaanse.

De Britse maritieme strategie werd, in zijn eerste fase, door Roskill (5) als volgt omschreven: «...onze strategie zal defensief zijn, voornamelijk wanneer een nieuwe continentale coalitie moet gevormd worden. In deze fase zal onze maritieme macht gebruikt worden om deze eilanden (Groot-Brittannië) tegen invasie te verdedigen, om de vijand van de rest van de wereld af te snijden en zijn economie te verzwakken door een blokkade op te leggen, om sommige sleutelposities en overzeese gebieden te behouden en te versterken en om dit land (Groot-Brittannië) de bevoorradings te brengen die essentieel zijn voor zijn overleving». De offensieve kant van deze strategie kan het best door de term «periferische strategie» omschreven worden. Immers, het uitschakelen van de Britse legers op het continent, terwijl de zeestrijdkrachten intact waren gelaten, liet de mogelijkheid bestaan om de vijand daar aan te vallen waar hij zich het zwakst toonde en verleende de middelen om die verplaatsingen te laten gebeuren.

Omdat de eerste maanden van de oorlog in de Middellandse Zee, naar alle waarschijnlijkheid zouden verlopen onder de voorwaarden van een «control being in dispute» (6), waren voor de Britten vier essentiële opdrachten uit te voeren:

1. het versterken van de sleutelposities (Gibraltar, Malta en Alexandrië) en van de strijdkrachten in de Middellandse Zee en het Midden-Oosten;
2. het verzwakken van de Italiaanse zeestrijdkrachten;
3. het instellen van zones onder Britse maritieme controle, voor zover het versterken van de posities en van de militaire middelen of lokale offensieven dit zouden vereisen;
4. het benutten van elke opportune gelegenheid om lokale en tactische offensieven te openen.

De Italianen wilden een parallelle oorlog voeren. Waaronder verstaan werd, dat zij dezelfde vijand zouden bekampen als Duitsland maar zonder hun operaties streng aan die van deze laatste te binden. Tussen beide partners was overeengekomen dat elke zeemacht in zijn operatietheater zijn vrijheid van actie zou behouden. Er werd wel voorzien in de uitwisseling van informatie op het vlak van de inlichtingen en de technologie. Een principiële takenverdeling werd als volgt aangenomen:

**Kriegsmarine:** De onderwater- en oppervlakte-operaties in de Atlantische Oceaan. De Scharnhorst en de Gneisenau zouden in de Noordzee gehouden worden om Franse en Britse vlooteenheden uit de Middellandse Zee weg te trekken;

**Supermarina:** De Italianen zouden een zo groot mogelijk aantal vijandelijke zeestrijdkrachten tot actie dwingen. Zij zouden deelnemen aan de duikbootoorlog bezuiden de parallel van Lissabon en, zo mogelijk, oppervlakte- en onderzee-eenheden naar de Indische Oceaan sturen.

Voor de rest beschouwde O.K.W. het Middellandse Zeegebied als sekundair en werd uitgegaan van het principe dat Duitsland de oorlog kon winnen zonder Italiaanse hulp.

Op 30 maart 1940 gaf Mussolini aan Supermarina de opdracht tot het «offensief in alle gebieden van de Middellandse Zee en erbuiten». Admiraal Cavagnari liet hierop als kritiek horen, dat een offensief tot het uiterste tegen de Franse en Britse vloeten vlug uitgeput zou geraken door verliezen die, aan Italiaanse zijde niet en bij de geallieerden wel aan te vullen waren. Hij wees bovendien op de zwakte in de lucht die de offensieve kracht van de vloot sterk beperkte. De Italiaanse strategie moest voornamelijk defensief zijn. De volgende taken werden aan de marine opgelegd:

### defensieve opdrachten:

1. het sluiten van de Adriatische- en Tyrrheense Zee voor vijandelijke strijdkrachten;
2. het vestigen van goede verbindingen met Libië en met de Dodekanesos;

### offensieve opdrachten:

1. het onderbreken van de Britse verbindingen tussen Gibraltar, Malta en Egypte;
2. het openhouden van zekere routes voor vervoer van troepen naar vijandelijk gebied.

Deze defensieve strategie vertoonde twee voorname tekorten. Ten eerste, werd niet voorzien in de noodzakelijkheid om de Britse zeestrijdkrachten schade te berokkenen, door het zoeken naar een beslissend gevecht of het voeren van een uitputtingsoorlog. Het vestigen van goede verbindingen met Noord-Afrika kon niet gebeuren op basis van defensieve maatregelen alleen. Ten tweede, schenen de Italianen de absolute noodzaak niet te beseffen om Malta, van in het begin van de oorlog, definitief uit te schakelen. Tenslotte moet opgemerkt worden, dat er geen goede samenwerking tussen de drie strijd machten, op een niveau lager dan dat van de stafchefs, werd betracht. Zo moest elke interventie van de luchtmacht op maritiem vlak eerst door Supermarina aangevraagd worden bij de Staf van de Luchtmacht.

## De operaties ter zee tot en met het gevecht van Kaap Spada

Na het uitvaren, zonder succes, van de Franse en Britse interventie-eskaders bij de oorlogsverklaring (1), kwam het voor de eerste keer tot een treffen tussen Britse en Italiaanse oppervlaktestrijdkrachten op 28 juni. Op die dag werden 3 destroyers, op weg van Taranto naar Tobroek, aangevallen door 2 kruisers, behorende tot de vloot van Cunningham. De DD Espero werd door een reeks van 6"-salvo's van de Australische lichte kruiser Sydney getroffen en zonk. De beide overblijvende torpedobootjagers slaagden erin Tobroek te bereiken waar de Zeffiro, op 5 juli, door Swordfish werd aangevallen en gezonken. Bij het gevecht hadden de kruisers een enorme hoeveelheid 6"-munitie verbruikt. De herbevoorrading van die schepen werd sterk bemoeilijkt: de voorraden van die munitie in de Kanaalzone bedroegen slechts 800 obussen.

Aan beide zijden ging de konvooi-activiteit door. De Italianen probeerden het bevoorradingsritme van hun legers in Libië op te voeren, in voorbereiding van het offensief dat maarschalk Balbo, op bevel van Mussolini, moest openen «van zodra het eerste Duitse peloton voet zette op Britse bodem» (8). In het kader van deze activiteiten kwamen de Britse en Italiaanse eskaders voor het eerst met mekaar in contact op 9 juli.

### Het gevecht bij Calabrië (9 juli 1940)

#### Kontekst

Op Malta bevond zich een hoeveelheid oorlogsmateriaal bestemd voor Egypte. Bovendien verplichtte de oorlog de Britten tot de evacuatie van burgerpersoneel, families van militairen, Maltese kinderen en Italiaanse krijgsgevangenen. Daartoe werden twee konvooien gevormd die, op afstand zouden gedekt worden door de Mediterranean Fleet, die zich op 8 juli, ten Z. van Kreta bevond.

Tijdens diezelfde periode brachten de Italianen een konvooi met versterkingen naar Libië waarbij bescherming werd verleend door een eskader van 2 slagschepen en 16 kruisers.

#### Strijdkrachten

BRITTEN : De Mediterranean Fleet onder bevel van Adm. Cunningham :

1. verkenningsgroep onder V. Adm. Tovey : 2 CA - 3 CL ;
2. vooruitgeschoven groep onder Adm. Cunningham : 1BB (H.M.S. Warspite) - 5 DD ;
3. hoofdgroep onder V. Adm. Pridham-Wippell : 2 BB (Malaya en Royal Sovereign) - 1 CV (H.M.S. Eagle) - 10 DD.

ITALIANEN : Dekkingseskader onder Adm. Campioni, met in totaal 2 BB (Cavour en Giulio Cesare) - 6 CA - 10 CL - 32 DD. (Voor de opstelling ervan, zie fig. 1).

#### Het gevecht. (zie fig. 1).

De aanwezigheid van het eskader van Cunningham werd op 8 juli door Italiaanse verkenningsvliegtuigen opgemerkt. De Britten moesten in de loop van de dag bombardementen vanop grote hoogte doorstaan, die de CA Gloucester ter hoogte van de brug troffen. H.M.S. Gloucester kon echter zijn plaats in de formatie en zijn snelheid behouden. Diezelfde dag zag een Britse duikboot, Phoenix, de vijandelijke schepen, terwijl zij koers Z. zetten. Cunningham anticepeerde - terecht - dat zij een konvooi naar Libië zouden eskorteren en liet ze schaduwen door vliegboten van Malta. Toen de Italiaanse bevelhebber het bericht kreeg van de aanwezigheid van Cunningham, liet hij het konvooi alleen verder varen en deed een noordelijke koers voorleggen om de Britten de toegang tot de Centrale Middellandse Zee te ontzeggen. Cunningham van zijn kant, besloot het uitvaren van zijn konvooien uit te stellen en verhoogde zijn snelheid in de richting van Taranto, om de vijand te intercepteren voor hij zijn basis kon bereiken. Om 7.30 uur werden Swordfish de lucht ingestuurd om de tegenstander te verkennen. Met het doel de vijand te vertragen, liet de Britse admiraal opnieuw Swordfish lanceren door de Eagle, die in hun aanval - om 13.30 uur - geen succes konden boeken.

Toen, rond 15.00 uur, de tegenstrevers in het zicht van mekaar kwamen, hadden de Italiaanse slagschepen, oorspronkelijk ten W. van de kruiserlinies, zich bij deze laatsten gevoegd. De CL H.M.S. Orion en Neptune maakten het eerst contact. Op dat ogenblik waren de kruisers van Tovey een tiental mijl voor op de Warspite. De andere slagschepen lagen nog eens tien mijl achter op het vlaggeschip van Cunningham. H.M.S. Gloucester werd tot bij de Eagle teruggestuurd, die opstoomde om op 10 mijl ten O. van de Warspite te komen. Om 15.14 uur openden de Italiaanse 8"-kruisers het vuur.





## Hommage au Commodore Georges Timmermans

La Force Navale,  
Les Officiers de Réserve de la Force Navale,  
La Fraternelle des Anciens Combattants de la  
Royal Navy, Section Belge,  
The Royal Navy Belgian Association,  
Le Collège Royal Maritime Belge,  
L'Amicale Internationale des Capitaines au Long  
Cours Cap Horniers,  
Le Cercle Royal Georges Lecointe,  
La Ligue Maritime Belge,  
L'Essor Maritime,  
Le North Sea Yacht Club,

ont pensé honorer la mémoire du Commodore Georges Timmermans, en faisant frapper à son effigie une médaille qui est l'œuvre du sculpteur Severin.

Ces médailles sont offertes en une souscription dont le bénéfice est destiné à la création d'un fonds «Commodore Timmermans», au profit des enfants de l'Œuvre Royale de l'IBIS et de la Caisse d'Entraide de la Force Navale, associations auxquelles le Commodore Timmermans a toujours témoigné son attachement.

La médaille porte sur la face, le profil du Commodore et les mots : «COMMODORE GEORGES TIMMERMANS DSC» et au revers : «JUNO BEACH 6.6.1944 - 26.4.1899 - 31.3.1969 - FOR GALLANTRY AND SKILL SHOWN DURING NAVAL OPERATIONS IN WORLD WAR II».

Elle est exécutée en bronze et a 6 cm de diamètre.

Le montant de la souscription est de 250 F par médaille.

Un ou plusieurs exemplaires, avec face seulement, d'un diamètre de 35 cm., peuvent être frappés sur demande spéciale.

Afin de vous permettre de participer à cet hommage, un formulaire de souscription est joint à la présente.

Tout renseignement peut être demandé, par écrit, au Service de l'Information de la Force Navale - Caserne Prince Baudouin, Place Dailly, 1030 BRUXELLES.

### FORMULAIRE DE SOUSCRIPTION

Je soussigné ..... (nom)

adresse .....

souscris à ..... médaille(s) à l'effigie du Commodore G. Timmermans et verse

à cet effet la somme de .....

au C.C.P. No 3267.82 de l'Etat Major Général de la Force Navale - Service Particulier - 1030 Bruxelles, en mentionnant sur le bulletin de versement «Souscription Commodore G. Timmermans D.S.C.»

Signature,



## Hulde aan **Commodore Georges Timmermans**

De Zeemacht,  
De Reserve-Officiëren van de Zeemacht,  
Broederschap van de Oud-Strijders van de Royal  
Navy, Belgische Afdeling,  
The Royal Navy Belgian Association,  
Het Koninklijke Belgische Zeemanscollege,  
De «Amicale Internationale des Capitaines au Long  
Cours du Cap Hornier»,  
De Koninklijke Kring Georges Lecointe,  
De Belgische Zeevaardbond,  
De «Essor Maritime»,  
De North Sea Yacht Club,

hebben gedacht de nagedachtenis van de Commodore Georges Timmermans te vereren,  
door een gedenkpenning, die het werk van de beeldhouwer Severin is, te laten vervaar-  
digen.

Deze penningen worden aangeboden in een inschrijving waarvan de winst bestemd is  
voor de stichting van een Fonds Commodore Timmermans ten voordele van de kinderen  
van het Koninklijk Werk IBIS en van de V.Z.W. Vereniging voor Hulpbetoon van de  
Zeemacht, verenigingen die de Commodore Timmermans steeds zijn genegenheid  
betuigt heeft.

Deze penning draagt langs de voorzijde het profiel van de Commodore en de woorden  
«COMMODORE GEORGES TIMMERMANS DSC» en aan de achterzijde «JUNO BEACH  
6.6.1944 - 26.4.1899 - 31.3.1969 - FOR GALLANTRY AND SKILL SHOWN DURING NAVAL  
OPERATIONS IN WORLD WAR II».

Zij is in brons vervaardigd en heeft een diameter van 6 cm.

Het bedrag van inschrijving is 250 fr. per penning.

Eén of meerdere exemplaren enkel met voorzijde en met een diameter van 35 cm kunnen  
eveneens op speciale aanvraag vervaardigd worden.

Teneinde U toe te laten aan deze hulde deel te nemen is hierbij een inschrijvings-  
formulier gevoegd.

Alle inlichtingen kunnen schriftelijk bekomen worden bij de Voorlichtingsdienst van de  
Zeemacht - Prins Boudewijnkazerne, Daillyplein, 1030 BRUSSEL.

### INSCHRIJVINGSFORMULIER

De Ondergetekende ..... (naam)

adres .....

schrijft in voor ..... gedenkpenning(en) ter nagedachtenis van de Commodore G.

Timmermans en stort ten dien einde de som van .....  
op PRK nr. 3267.82 van de Algemene Staf van de Zeemacht - Bijzondere Dienst -  
1030 Brussel, met als vermelding op het stortingsbewijs «Inschrijving Commodore G.  
Timmermans D.S.C.»

Handtekening



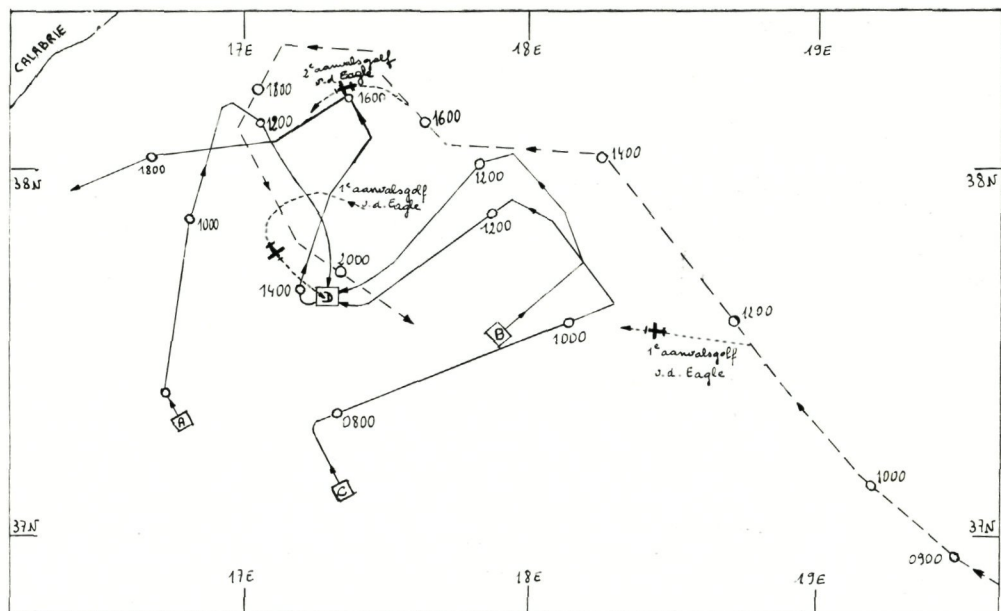
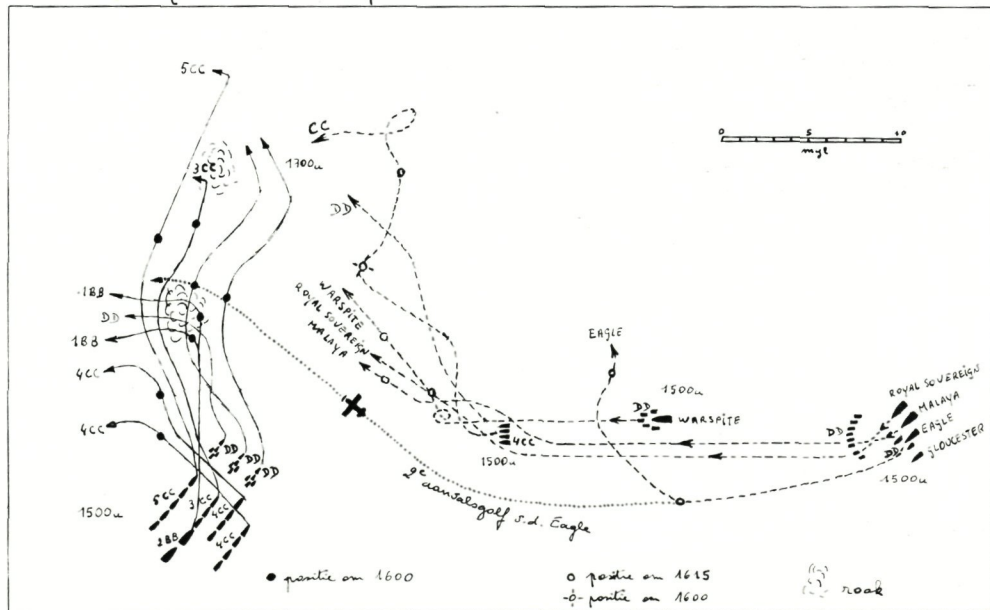


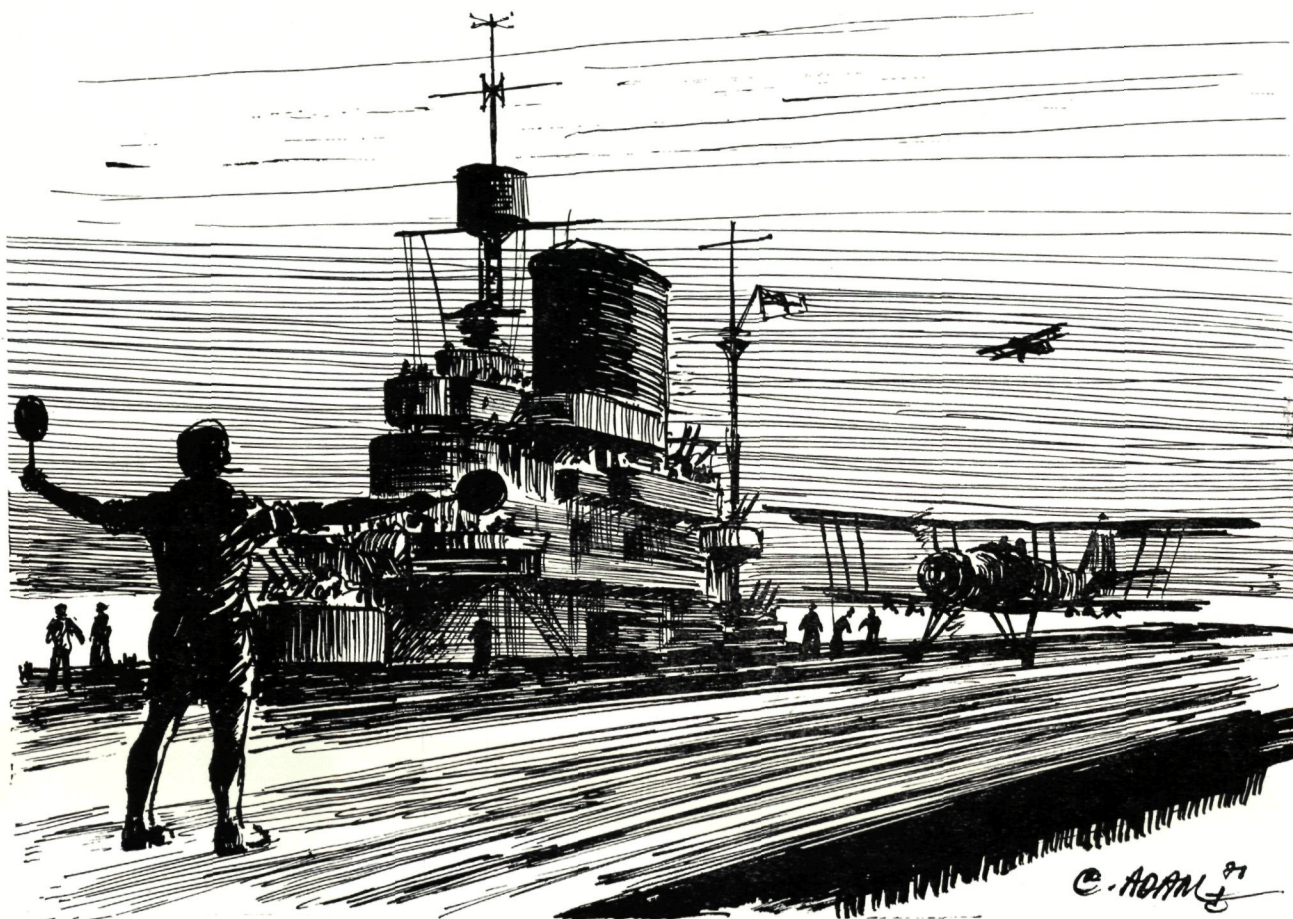
fig 1. Gevecht bij Calabrië. 3 juli 1940

→ Italiaanse vloot  
 A: slagsschepen  
 B: kruisers  
 C: kruisers  
 D: concentratie van schepen om 1330 uur.  
 --- Britse vloot  
 ..... luchtaanvalen.



De schepen van Tovey, uitgesproken in de minderheid, replikeerden onmiddellijk. Het tussenbeide komen van H.M.S. Warspite, van op 26.500 y, redde de situatie. De BB Malaya en Royal Sovereign konden geen hulp verlenen. H.M.S. Royal Sovereign kon de snelheid niet opbrengen om zijn achterstand goed te maken. De Warspite beschreef een volledige cirkel om de Malaya toe te laten zich bij hem te voegen maar de salvo's van deze laatste vielen tekort. Tijdens dit artillerieduel werd de Italiaanse CA Bolzano door drie 6"-granaten getroffen waardoor zijn roer werd geblokkeerd. Hij kon het defekt herstellen en zich verwijderen. Erger was het gesteld met de Giulio Cesare, die na een treffer van 15", verplicht was om zijn snelheid tot 18 knopen te verminderen. Ten gevolge daarvan, liet de Italiaanse bevelhebber het gevecht afbreken. Zijn schepen trokken zich, onder de bescherming van een rookgordijn, naar het W. terug.

Beide tegenstrevers stuurden dan hun torpedobootjagers ten aanval maar zonder sukses.





Om 16.15 uur zette H.M.S. Eagle opnieuw Swordfish in. Het efficiënt manoeuvreren van de Italiaanse commandanten en de aanwezigheid van rook beletten de torpedovliegtuigen hun doelen te treffen. Tot 17.30 uur bleef Cunningham de achtervolging voortzetten onder voortdurende aanvallen van de Regio Aeronautica. Maar op 25 mijl van de kust van Calabrië moest hij wel terugkeren. Tijdens de Britse terugtocht naar Alexandrië, met de konvooien, bleef de Italiaanse luchtmacht de Mediterranean Fleet bestoken. De aanvallen van op grote hoogte uitgevoerd, brachten Superaero niet de successen die Mussolini met veel bombast had voorspeld.

#### Besluit

De Italiaanse overmacht had een interessante kans gemist om de Britten ernstige materiële en morele schade toe te brengen. Met 6 CA - 10 CL tegen 2 CA - 3 CL bleek het overwicht in lichtere eenheden overduidelijk. De 3 Britse slagschepen (8 x 15" - 8 of 12 x 6" - 24 knopen en slechts 21 voor de Royal Sovereign) waren, alhoewel zwaarder bewapend dan de 2 Italiaanse BB (10 x 12"6 - 12 x 4"7 - 27 knopen), in het nadeel als men rekening houdt met het feit dat de Royal Sovereign en de Malaya de formatie moesten inlopen en met de veroudering van de Malaya die, in tegenstelling met de Warspite, niet gemoderniseerd was geworden. In plaats van een goed debuut, hadden de Italianen blijk gegeven van gebrek aan vechtlust (9) terwijl de daaropvolgende controverses tussen zee- en luchtmacht (10), afbreuk deed aan wat er nog aan verstandhouding bestond tussen beide wapens.

Het luchtbombardement, alhoewel «*courageously carried out and sometimes unpleasantly accurate in aim*» (11), had weinig of geen resultaten opgeleverd. De verwaarlozing van een aéronavale strategie, duikbommenwerpers en torpedovliegtuigen deed zich hier voor het eerst gelden. Maar vooral het ontbreken van goede coördinatie tussen zee- en luchtmacht - en dat op enkele tientallen km. van de Italiaanse kust - moest verantwoordelijk gesteld worden voor de mislukking.

De Britten van hun kant, hadden enige reden tot tevredenheid, alhoewel zij er niet in geslaagd waren bij de vijand ernstige verliezen te veroorzaken. De Italiaanse vlucht staaft het moreel van de Engelse bemanningen. De konvooien waren veilig naar Egypte gebracht. Er waren ook kostbare ervaringen opgedaan omtrent de mogelijke tactieken van de Italiaanse bevelhebber in een oppervlaktegevecht.

#### Het gevecht bij Kaap Spada. (19 juli 1940)

Een anti-duikbootpatroelje, bestaande uit de CL Sydney en 5 DD, geartikuleerd in twee groepen (H.M.S. Sydney en Havock ten N. en H.M.S. Hyperion, Hero, Hasty en Ilex ten Z.) bevond zich op 19 juli ten noorden van Kreta. De groep van 4 destroyers bemerkte om 07.15 uur de aanwezigheid van 2 Italiaanse lichte kruisers (Bande Nere en Colleoni) die, op weg naar Leros, de pas tussen Kreta en het eilandje Cerigotto doorvoeren. De Britten vluchtten naar NO., de richting waarin zij veronderstelden dat de Sydney zich bevond, achternagezet door de kruisers die het vuur hadden geopend. De Australische kruiser, die de vraag om assistentie van de destroyers ontvangen had, bewaarde de radiostilte en zette volle vaart naar de opgegeven positie.

Rond 08.45 uur zagen de achtervolgers door het rookgordijn dat de DD hadden achtergelaten, zes vijandelijke schepen in frontlinie op hen afkomen. Zij meenden daaronder twee kruisers te herkennen. De situatie werd omgekeerd: de Italianen sloegen op de vlucht, achtervolgd door de Britse schepen. Om 08.46 opende deze laatste het vuur en troffen de Colleoni. De CL minderde vlug vaart en lag rond 09.15 uur gestopt op 5 mijl van Kaap Spada. H.M.S. Hyperion en Ilex kregen bevel om hem af te maken. Alhoewel de manschappen op het dek met lakens zwaaiden ten teken van overgave, dacht niemand bij de Italianen er aan, dat de vlag nog steeds gehesen was. Dit betekende voor de torpedobootjagers, dat zij geen ander alternatief hadden dan hun torpedo's af te vuren. Na de Colleoni gezonken te hebben, begonnen de Hyperion en de Havock, die eveneens naar de positie van de kruiser was gestuurd, met het oppikken van de drenkelingen. De Italianen hadden hun boten niet eens te water gelaten. Om 12.37 uur vielen bommenwerpers de Havock aan, die een deel van de drenkelingen in de steek moest laten omwille van zijn eigen veiligheid.

Ondertussen zette de Sydney de achtervolging verder op de reeds beschadigde Bande Nere. Door munitiegebrek moest de jacht opgeheven worden. Er bleven de Australische kruiser slechts 5 perforerende granaten over. Tijdens het gevecht had hij 956 kanonschoten gelost. Bij de terugkeer werd de Havock door een dichtbij inslaande bom in zijn stookinrichting beschadigd.

## **De aanval op Taranto**

11 november 1940.

### **Kontekst.**

#### **Het bevoorradings- en versterkingsprobleem.**

Het feit dat Groot-Brittannië zich in de maand juli met succes had kunnen onttrekken aan de katastrofen die hadden kunnen volgen uit de Franse kapitulatie en het treffen met een sterkere Italiaanse vloot, nam de noodzaak niet weg voor een vlugge versterking van zijn militaire potentieel. In augustus werden 12 Hurricane-jagers door het oude trainingsvliegdekschip H.M.S. Argus, vanuit een positie ten ZW. van Sardinië naar Malta gelanceerd («operatie HURRY»). De Argus bracht eveneens vliegtuigen naar Takoradi op de Goudkust, waar zij werden gemonteerd en over Afrika naar Egypte gevlogen. Een heruitgave van «operatie HURRY» in november liep faliekant af. Acht van de twaalf Hurricanes stortten in zee door brandstofgebrek.

Op 29 augustus kwam in Gibraltar een belangrijke groep versterkingen voor Cunningham aan: BB Valiant, CV Illustrious, AA-kruisers Calcutta en Coventry en enkele DD. Het lag in de bedoeling deze schepen naar Alexandrië te brengen als onderdeel van «operatie HATS» (12), terwijl men onderweg versterkingen voor Malta wilde afzetten. Daartoe werd een komplekse operatie op touw gezet die zich, met volgend scenario, meermaals zou herhalen in de loop van de campagne:

1. «Force H» eskorteert het konvooi tot aan de Meridiaan van Bizerte;
2. indien er geen bedreiging is door de Italiaanse slagvloot, gaat het konvooi 's nachts, onder bescherming van lichte eenheden, door de «Narrows» (Kanaal van Sicilië) waarna de eskorte in de Centrale en Oostelijke Middellandse Zee door het eskader van Cunningham wordt overgenomen;
3. indien de Italiaanse slagschepen gesignaleerd werden, komt «Force X» (Cunningham) eerst door de «Narrows», waarna beide eskaders a.h.w. de pas forceren en «Force H», eens het gevaar geweken of afgewend, naar Gibraltar terugkeert.

Alhoewel de Italiaanse vloot op zee werd gesignaleerd, verliep de operatie zonder interventie. Bij haar terugkeer werd «Force H» ingezet bij «operatie MENACE» (13). Van 20 tot 23 september ging opnieuw een konvooi op dezelfde wijze naar Malta en Alexandrië en van 7 tot 10 november werd het procédé, nogmaals herhaald, waarbij Cunningham de BB Barham, CA Berwick en Glasgow en 3 DD als aanvulling kreeg (zie Taranto: Plannen). Tijdens oktober en november werd Malta driemaal vanuit Alexandrië bevoorrad.

#### **Het Italiaans offensief in Libië.**

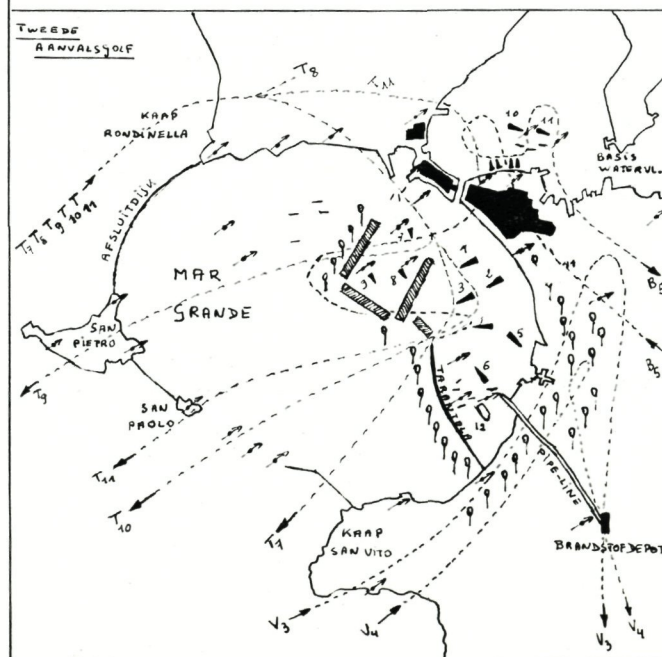
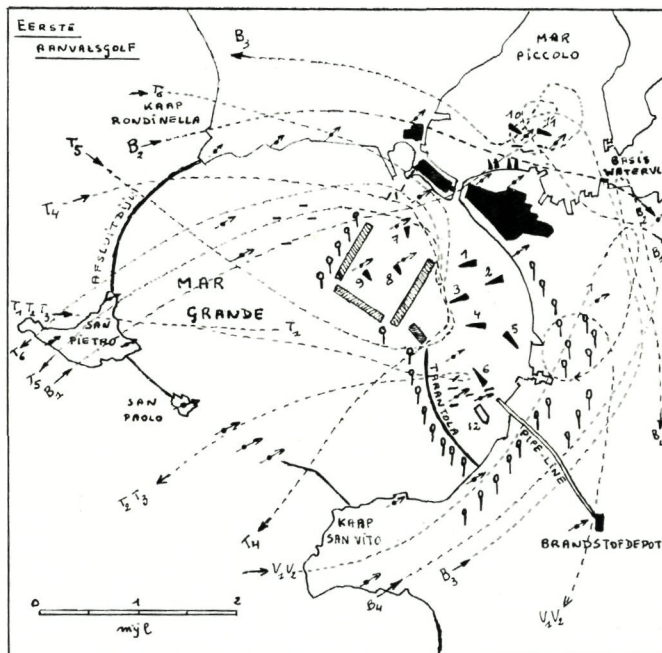
De opvolger van maarschalk Balbo, maarschalk Graziani, begon na menigvuldig aandringen van Mussolini, op 13 september, zijn offensief tegen Egypte. Hij slaagde er niet in Mersa Matroe, van waaruit hij Suez had kunnen bombarderen, te bereiken. De Britse terugtocht verliep in goede orde en het offensief viel stil door onvoldoende transport en watergebrek. De Italianen probeerden nu versterkingen aan te voeren. Het optreden van de Fleet Air Arm bracht weliswaar, te Benghazi en Tobroek, 3 vijandelijke DD tot zinken - een vierde liep op een mijn - maar kon niet beletten dat deze versterkingen door kwamen. Van juni tot december 1940 werden 690 000 ton naar Libië gebracht, waarvan nog geen 2 % verloren gingen. De totale Italiaanse verliezen tijdens die periode waren twaalf keer zo groot.

Graziani vond echter geen mogelijkheid om het offensief terug op gang te brengen en vergenoegde zich ermee, met een gordel versterkte kampen aan te leggen, vertrekkend van Sidi Barrani. De twee volgende maanden bleef het kalm in het Egyptische grensgebied, zodat de Britten de tijd kregen om zich voor te bereiden op het tegenoffensief.

#### **De invasie van Griekenland.**

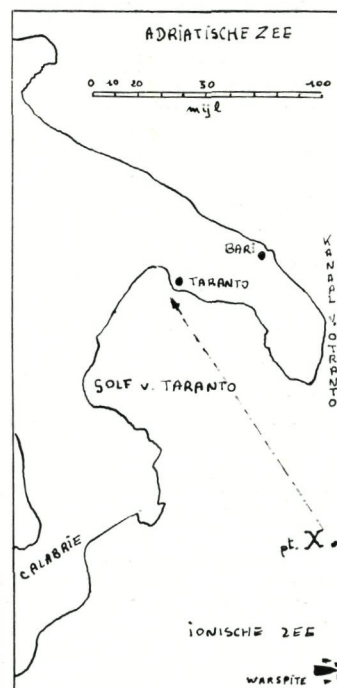
Mussolini wilde tegen elke prijs ergens succes behalen. Daarom liet hij, tegen het advies van Hitler in (14) en met de bedoeling hem op de Balkan voor te zijn, op 28 oktober, de aanval op Griekenland openen vanuit Albanië. In de eerste dagen vorderden de Italianen, met een massale inzet van troepen, enkele tientallen km. maar op 2 november werden zij in het Pindus-gebergte tot staan gebracht. Dezelfde dag begon het Griekse tegenoffensief dat diep in Albanië doordrong en waarbij duizenden Italianen gevangen werden genomen en tienduizenden buiten gevecht gesteld. De beloofde Britse hulp kwam op gang (15). Op 30 oktober werd in de Soeda-baai, op Kreta, een vooruitgeschoven marinebasis





## AANVAL OP DE ITALIAANSE SLAGVLOOT TE TARENTE

11 NOVEMBER  
1940.



### Legende

- ↗ luchtafweer batterij
- ♀ ballonversperring
- ▨ netversperring

- |             |                |
|-------------|----------------|
| 1 DUILIO    | 7 CRFUME       |
| 2 G. CESARE | 8 CA ZARR      |
| 3 LITTORIO  | 9 CA GORIZIA   |
| 4 V. VENETO | 10 CA TRENTO   |
| 5 DORIA     | 11 CA BOLZANO  |
| 6 CA VOUR   | 12 DRYVEND DOK |

opgericht terwijl, een tiental dagen later, Britse troepenbewegingen begonnen vanuit het Midden-Oosten naar Griekenland.

De Italiaanse moeilijkheden legden een zware last op de marine die, van november 1940 tot april 1941, in totaal 620.000 man, 87.000 paarden, 700.000 ton materiaal en 16.000 voertuigen naar Albanië moest vervoeren; inspanning die veel beter aan Libië zou besteed worden zijn (16).

## **Plannen**

### **«Operatie JUDGMENT».**

Twee voorname argumenten lagen aan de basis van de aanval tegen de Italiaanse slagvloot te Taranto:

1. Het uitschakelen van de vijand in een oppervlaktegevecht scheen onwaarschijnlijk. De zuiver defensieve strategie van Italië zou niet het beslissend gevecht opleveren, dat de Britse verbindingen in de Middellandse Zee moest vrijmaken.
2. De aanwezigheid van de Italiaanse slagvloot als een «fleet in being», vereiste het immobiliseren van een aantal Britse slagschepen die elders meer dan nodig waren. Reeds voor de oorlog hadden de Britten de mogelijkheden bestudeerd om de vloot te Taranto van uit de lucht aan te vallen. Daarbij waren de volgende, te vervullen voorwaarden vastgesteld:
  1. de tactische verrassing: een nachtaanval, vertrekkend vanaf vliegdekschepen met vliegtuigen die over een grote aktieradius beschikten;
  2. de technische verrassing: het gebruik van een relatief nieuw wapen of tenminste een vernieuwd gebruik van een bekend wapen: de luchttorpedo, gelanceerd door Swordfish (17) van op korte afstand van het objektief;
  3. preciese inlichtingen omtrent de meerplaatsen van de schepen en het verdedigings-systeem;
  4. voldoende verlichting van het objektief: volle maan en eventueel het gebruik van lichtfakkels;
  5. de Italiaanse slagvloot moest in de buitenste rede gemeerd zijn.

### **Het objektief.** (zie fig 2)

Taranto was gelegen op de voorkant van de hiel van het laarsvormige schiereiland, op 320 mijl ten NNO. van Malta. De stad was gebouwd aan beide zijden van een kanaal dat de buitenste rede, Mar Grande, met de binnenste, Mar Piccolo, verbond. Mar Piccolo diende als basis voor watervliegtuigen, lichte oppervlakte-eenheden en duikboten terwijl op de oevers een belangrijk arsenaal was opgericht. De Mar Grande werd beschermd door een boogvormige dijk, die de eilandjes San Pietro en San Paulo omvatte. Tussen San Paulo en de zuidelijke dijk was een doorvaart gelaten, waarin twee caissons lagen met DCA. Een binnendijk, Tarantola, beschermde een drijvend dok en de ankerplaatsen van de slagschepen. Een U-vormig anti-torpedonet omgaf de ankerplaatsen van de kruisers. Ballonversperringen waren in een wijde boog rond de meerplaatsen van de slagschepen en van de kruisers opgericht. Zowel de ballon- als de netversperringen hadden openingen ten N., naar de stad toe. De Mar Grande was omgeven met DCA-opstellingen. Op de rede waren eveneens, op caissons, luchtafweerbatterijen opgesteld.

### **Het projekt.**

#### **De middelen.**

Voor het uitvoeren van de operatie moest eerst en vooral ervaring opgedaan worden in het offensief optreden van de Swordfish. De aanvallen, uitgevoerd op de Italiaanse vloot tijdens de aktie bij Calabrië, hadden uitgewezen dat deze vliegtuigen te traag waren tegen evoluerende schepen en te kwetsbaar voor dagaanvallen. Maar hun uitstekende manoeuvreerbaarheid bij lage snelheid en de resultaten, tijdens de voorbije maanden behaald te Mers-el-Kebir, Dakar (18) en tijdens de luchtaanvallen op Leros en Benghazi, maakten ze tot de aangewezen wapens tegen de vloot te Taranto.

Een ander probleem was het trainen van de piloten in dekladingen bij nacht. Deze werd aangevat zodanig dat de dertig aangeduide bemanningen tegen 21 oktober, de verjaardag van Trafalgar, klaar zouden zijn. De CV Illustrious en Eagle zouden de operatie uitvoeren. Bijkomende voorwaarden werden eveneens vervuld. Op Malta kwamen verkenningsvliegtuigen Glenn Martin toe, die de ankerplaatsen en hindernissen zouden fotograferen. De Swordfish kregen een supplementaire brandstoftank. Uit Engeland kwamen nieuwe 18"-torpedo's (MK VII), die voorzien waren van een dubbele ontsteking, mechanisch en







magnetisch, en die konden gebruikt worden voor een aanval op geringe hoogte. Gelanceerd op minder dan 1500y van het doel, bedroeg hun duikdiepte slechts 35 voet. Men veronderstelde, dat de eventueel geplaatste netten niet dieper zouden gaan dan de diepgang van de slagschepen, zodat de torpedo's onder de netten door zouden komen.

#### De omstandigheden.

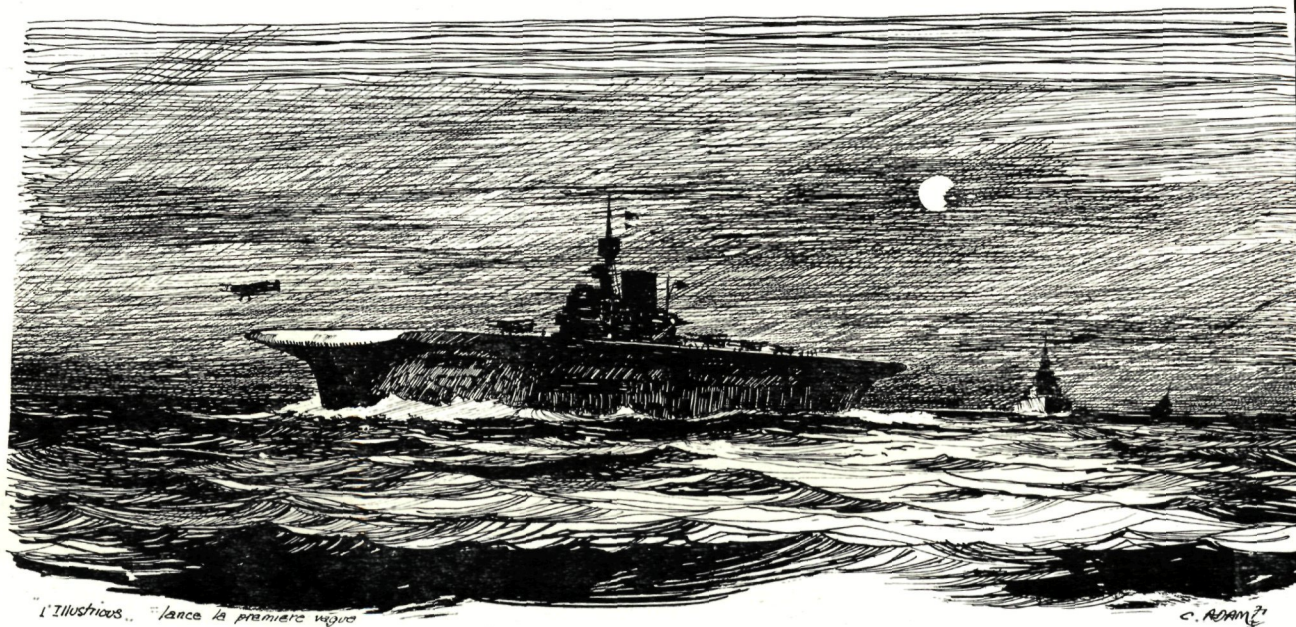
De maximale maanbelichting van het objectief zou vallen op 20 oktober en 18 november. De gekozen datum van 21 oktober kon niet weerhouden worden omdat op die datum geen enkele operatie gepland was, die de aanwezigheid van CV verrechtvaardigde. Het uitvaren van de vliegdekschepen zou aldus de Italiaanse achterdocht kunnen opwekken. Een bijkomende reden tot uitstel, was een brand in een van de hangars van H.M.S. Illustrious, waarbij enkele toestellen werden vernield en veel waterschade was aangericht. Iets later bleek dat H.M.S. Eagle niet aan de aanval zou kunnen deelnemen. De vele «near-misses» tijdens het bombardement, doorstaan bij Punta Stilo (19) en bij de terugkeer naar Alexandrië, hadden scheuren in de romp en lekken in de brandstofleidingen voor vliegtuigen veroorzaakt. De opgelopen schade vereiste een uitgebreide herstelling die niet te Alexandrië kon uitgevoerd worden. Vijf van zijn Swordfish en acht bemanningen werden naar de Illustrious overgebracht.

De meteorologische kondities, eventuele veranderingen van meerposten en wijzigingen of nieuwe gegevens omtrent de hindernissen zouden tot op het laatste ogenblik door Malta verstrekt worden. Een van de vliegtuigen van de Illustrious zou op de vooravond van de aanval naar Malta vliegen, om de laatste gegevens en foto's af te halen.

#### Het plan MB 8.

Rond 11 november stelden zich voor de Admiraliteit een hele reeks uit te voeren opdrachten :

- het naar Alexandrië brengen van de versterkingen voor Cunningham (de BB Barham, de CA Berwick en Glasgow en 3 DD) ;
- een konvooi van 4 grote schepen van Malta naar Alexandrië ;
- de verplaatsing van een monitor (20) en een DD van Malta naar Soeda-baai ;





- een traag konvooi van Griekenland naar Alexandrië ;
- een uitval in het Kanaal van Otranto door 3 CC en 2 DD, gevolgd door een bezoek van vice-admiraal Pridham-Wippell aan Griekenland en Kreta om zich ter plaatse reenschap te geven van de toestand ;
- een bombardement van Cagliari door «Force H» ;
- de aanval op Taranto.

Men besloot deze 8 opdrachten tegelijk, van 4 tot 12 november, te laten uitvoeren. Het grootste deel van de Mediterranean Fleet zou voor eskorte moeten ingezet worden. Dit liet een begeleiding van 4 CC en 4 DD voor de Illustrious. H.M.S. Warspite, met zijn escorte, zou de operatie van op afstand dekken. In het geval de CV aangevallen zouden worden, zouden de 4 CC en 2 DD de vijand engageren, terwijl H.M.S. Illustrious en 2 DD zich zouden terugtrekken op de positie van de Warspite.

#### «Operatie JUDGMENT»

De hoofdpdracht van de operatie was het tot zinken brengen van de Italiaanse slagschepen met luchttorpedo's. Sekundaire zendingen waren het verlichten van het objectief en het uitvoeren van een afleidingsbombardement op de schepen gemeerd in de Mar Piccolo en op de walinstallaties aldaar, waardoor men hoopte, de zoeklichten tot een hogere elevatie te brengen en de DCA af te leiden. Er werden twee aanvalsgolven voorzien van elk twaalf vliegtuigen : 2 voor het lanceren van lichtfakkels en geladen met 4 bommen, 6 torpedovliegtuigen met elk één torpedo en 4 vliegtuigen voorzien van 6 bommen.

#### EERSTE GOLF

##### verkenners

V1 sub-It. Kiggel  
V2 sub-It. Lamb

##### torpedovliegtuigen

T1 cdr. Williamson (in bevel)  
T2 sub-It. Sparke  
T3 sub-It. Macaulay  
T4 sub-It. Kemp  
T5 sub-It. Swayne  
T6 sub-It. Maund

##### bommenwerpers

B1 ct. Patch (Royal Marines)  
B2 sub-It. Sarra  
B3 sub-It. Forde  
B4 sub-It. Murray

#### TWEDE GOLF

##### verkenners

V3 sub-It. Hamilton  
V4 sub-It. Skelton

##### torpedovliegtuigen

T7 cdr. Hale (in bevel)  
T8 sub-It. Bayly  
T9 sub-It. Lee  
T10 sub-It. Torrens  
T11 sub-It. Welham  
T12 niet ingezet

##### bommenwerpers

B5 sub-It. Clifford  
B6 niet ingezet  
B7 niet ingezet  
B8 niet ingezet

Elk torpedovliegtuig kreeg een welbepaald objectief toegewezen. Na het opstijgen zou de aanvalsgolf in formatie tot Taranto vliegen. Vooraleer de basis te bereiken, moesten de verkenners zich afscheiden van de groep en hun fakkels werpen ten ZO. van de haven. Eens deze zaak uitgevoerd, zouden zij, samen met de bommenwerpers, de schepen, gemeerd in de Mar Piccolo en de walinstallaties aanvallen. De torpedovliegtuigen, komende uit NW., hopelijk onopgemerkt door de luchtafweer, zouden hun torpedo's lanceren vanuit een noordelijke positie ten opzichte van de schepen, waarvan de achtergrond fel zou zijn verlicht. Na hun aanvallen moesten de vliegtuigen individueel naar H.M.S. Illustrious terugkeren. Een tweede operatie met één enkele aanvalsgolf : 2 verkenners, 6 torpedovliegtuigen en 7 bommenwerpers ; was gepland voor 12 november.

#### De aanval.

##### Nadering.

In de namiddag van 6 november vertrokken H.M.S. Warspite, Malaya, Ramilies, Valliant en Illustrious, geëskorteerd door CC en DD met een koers W., om de konvooibewegingen te beschermen en de versterking af te halen. Tijdens die verplaatsing werden, door vliegtuigen van Malta, voortdurend luchtverkenningen uitgevoerd in de Ionische Zee, terwijl de Fulmar-jagers van de Illustrious de Regio Aeronautica op afstand hielden. Op 9 november gingen twee Swordfish, ten gevolge van bevuilde benzine, verloren. Op 10 november werd, ten Z. van Malta, contact gemaakt met H.M.S. Barham en zijn eskorte, waarna het gehele eskader koers zette naar het oosten. De volgende dag, om 13.00 uur, verlieten de CL Orion, Ajax, Sydney en 2 destroyers de formatie om hun raid in de Straat van Otranto uit te voeren. De Illustrious scheidde zich op zijn beurt af om 18.00 uur en zette koers naar het Z. van de Ionische Zee, waar hij tot de avond zou blijven en pas na het invallen van de duisternis verder N. stomen tot het punt Z

(zie fig. 2) waar de aanvalsgolven moesten gelanceerd worden. Bij het vertrek van het vliegkampschip, zond Cunningham het volgend bericht: «Good luck then to your lads in their enterprise. Their success may wel have a most important bearing on the course of the war in the Mediterranean.» (21) Het eskader vervolgde zijn weg naar Alexandrië terwijl de Warspite achterbleef om, zoals gepland, de operatie van op afstand te dekken.

In de morgen van 11 november was een derde Swordfish verplicht geweest van in zee te landen zodat het aantal beschikbare vliegtuigen tot 21 werd teruggebracht. De uit Malta meegebrachte foto's toonde de aanwezigheid van 5 BB en 3 CC op de grote rede en van 4 CC en een zeker aantal DD op de binnenrede van Taranto. Een laatste «briefing» van de piloten greep plaats, waarbij de gegevens omtrent de positie van de anti-torpedonetten dank zij de foto's uit Malta meegebracht - in de aanvalsplannen werden verwerkt. Het uitblijven van tekenen, die er op zouden gewezen hebben, dat de Italianen de aanwezigheid van H.M.S. Illustrious hadden opgemerkt, deed rear-admiral Lyster (22) ertoe besluiten om iets verder te gaan (tot het punt X), vooraleer zijn vliegtuigen te laten opstijgen. De door Malta verstuurde meteorologische gegevens waren uitstekend: mooi weer, zwakke wind uit veranderlijke richting aan de oppervlakte en kracht 3 à 4 vanuit west op 6000 voet. Een licht wolkenveld op 8000 voet bedekte de hemel voor 7/8. De RAF, die niet opgehouden had om patroeljes uit te voeren in de Golf van Taranto, gaf geen melding van enige beweging bij de tegenstander.

#### Eerste aanvalsgolf

Om 20.30 uur lanceerde H.M.S. Illustrious zijn twaalf eerste vliegtuigen die, om 20.47 uur, in formatie koers zetten naar hun objectief, 170 mijl ver. Rond 21.15 uur werden een torpedovliegtuig en drie bommenwerpers van de groep afgescheiden toen deze door een wolkenveld vloog (vliegtuigen T5, B2, B3 en B4). Na een goede twee uur kwam Taranto in het zicht en om 22.56 uur verlieten de verkenners V1 en V2 de formatie, om hun opdracht uit te voeren.

V1 werd op 7000 voet hoogte door de DCA beschoten. Om 23.02 uur begon hij zijn reeks van 8 valschermfakkels, met een tussenruimte van 1500y, uit te werpen ten ZO. van de Mar Grande, waarna hij zijn bommen gooide op het brandstofdepot. V2 vond de belichting voldoende en volgde onmiddellijk de aanval van de eerste verkenners. Beiden keerden om 01.20 uur aan boord van de Illustrious terug.

Commander Williamson, T1, met T2 en T3 aan beide zijden achter zich, kwam op een hoogte van 4000 voet boven San Pietro. Bij het binnendringen, in duikvlucht, van de Mar Grande werden zij begroet door een ontketende luchtafweer die het toestel van Williamson neerschoot. Sparke en Macaulay richtten hun vliegtuigen op 30 voet boven het water op en vlogen rakelings over de Tarantola-dijk. Zij konden hun objectief, een BB van de Littorio-klasse, niet vinden en lanceerden hun torpedo's tegen de Cavour die getroffen werd. Beiden kwamen behouden op de Illustrious aan.

T4 beschreef een wijde boog over de noordelijke afsluitdijk en langs de oever van de grote rede. Hij begon zijn duikvlucht in de richting ZZO., passeerde dichtbij de Zara, loste zijn torpedo op 1000y van de Vittorio Veneto en ont kwam in zuidelijke richting niettegenstaande het hevig afweergeschut. Maund, T6, viel van landzijde aan in de richting van het verbindingskanaal terwijl hij werd beschoten door de walbatterijen en de luchtafweer van de kruisers. Hij lanceerde zijn torpedo op de Littorio en keerde terug in de richting van waaruit hij gekomen was. T4 en T6 landden om 01.25 uur op de Illustrious. De eerste bommenwerper, B1, van kapitein Patch, Royal Marines, had de kruisers en destroyers, gemeerd aan het arsenaal, tot doelwit. Om 23.06 uur bevond hij zich boven San Pietro op een hoogte van 8000 voet. Zijn toestel vloog over de Mar Grande en het verbindingskanaal tot aan het centrum van de kleine rede. Om 23.15 uur vond Patch zijn objectief, twee kruisers, waarop hij zijn bommenlast liet vallen. Daarna zwenkte hij naar O. en keerde laagvliegend over land naar zee terug waar hij, om 01.55 uur, zijn vliegdekship vond.

Van de vier toestellen die de formatie kwijt geraakten, kwam sub-lieutenant Swayne, T5, reeds om 22.45 uur bij de haven aan. Hij wachtte een kwartier op het verlichten van de grote rede. Toen de verkenners begonnen met droppen van hun lichtfakkels, bevond hij zich op 3000 voet hoogte boven de noordelijke afsluitdijk en begon zijn duikvlucht naar het uiteinde van de Tarantola. Hij zwenkte naar links en lanceerde, om 23.15 uur,



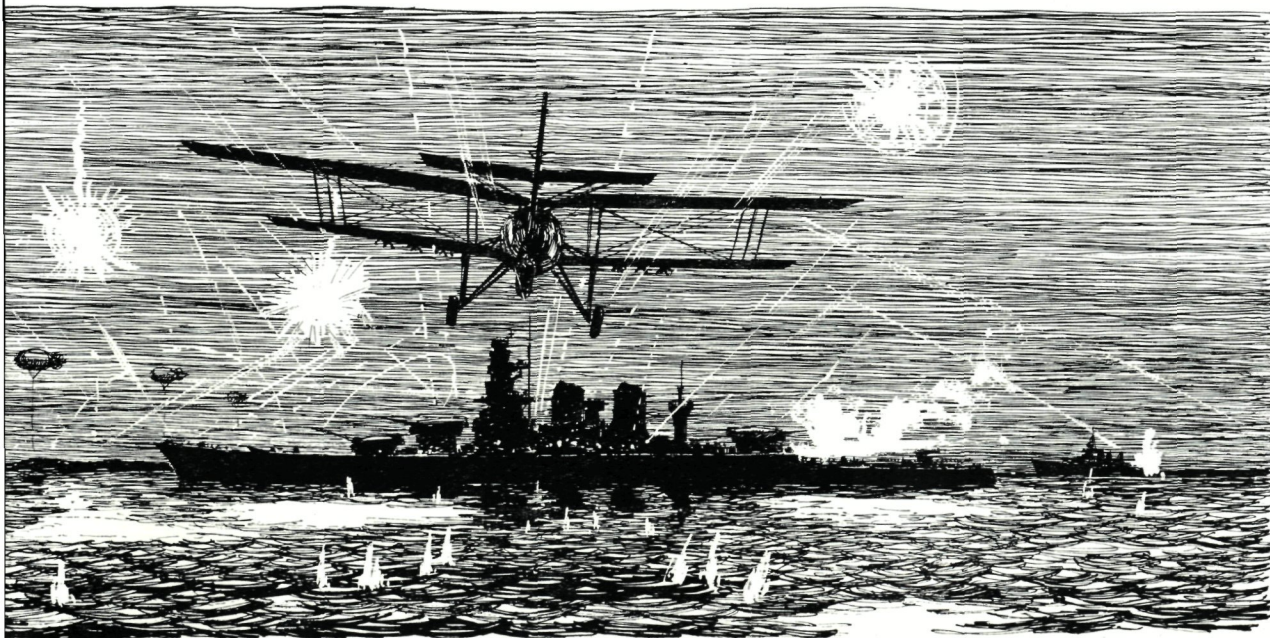
zijn torpedo van op 400y naar de Vittorio Veneto. Over San Pietro heenvliegend met het afweergeschut op zich gekoncentreerd, keerde hij om 01.40 uur aan boord van de Illustrious terug.

B2 moest de schepen, ten anker in de Mar Piccolo, in halve duikvlucht aanvallen. Komende uit W. vanop 8000 voet, bracht zijn manoeuvre hem op 1500 voet boven de binnenrede, waar hij door een hevige DCA werd beschoten en veel moeite had om zijn objectief te vinden. Hij volgde de zuidelijke oever, bombardeerde de basis voor watervliegtuigen en keerde ten Z. van de Mar Grande naar zee terug. Forde, B3, kwam aan toen het brandstofdepot reeds in lichterlaaie stonden viel op de Mar Piccolo een kruiser aan. Onzeker over het feit, of hij zijn bommen wel degelijk afwierp, deed hij de aanval nog eens over niettegenstaande de DCA en ontsnapte naar NW. De laatste bommenwerper, B4, kwam over San Vito, bombardeerde de basis voor watervliegtuigen en keerde daarna veilig terug op de Illustrious.

#### **Tweede aanvalsgolf**

Om 21.34 uur vertrokken opnieuw 8 Swordfish. Het negende toestel werd beschadigd, toen de vliegtuigen op dek werden gebracht en versleept om op te stijgen. Na aandringen bij de kommandant van het vliegdekschip, Captain Boyd, en het uitvoeren van een spoedherstelling, kon Clifford rond 22.00 uur. toch vertrekken. Maar op dat ogenblik deed zich bij de formatie, die al een flink eind in de richting van Taranto was opgeschoten, een ander incident voor. Een van de torpedovliegtuigen verloor zijn reservebenzinetank en meteen zijn kansen op terugkeer na de aanval. De Swordfish moest rechtsomkeer maken. Wat het aantal ingezette toestellen opnieuw op acht bracht. Bij zijn nadering werd sub-lieutenant Morford onder vuur genomen door de luchtafweer van de Illustrious en zijn eskorte, alhoewel een rode vuurpijl zijn noodsituatie aangaf. Na het uitwisselen van identifikatiesignalen kon het toestel landen.

Om 23.15 uur zag de tweede golf reeds het artillerievuur dat te Taranto ten beste werd gegeven en de hemel verlichtte. Tijdens het afleggen van de laatste 60 mijl waren hun navigatieproblemen daardoor fel vereenvoudigd, zodat de toestellen een half uur later in het bereik van hun doel kwamen. Om 23.55 uur scheidden de verkenner zich af.





V3 vloog over San Vito op een hoogte van 7000 voet en dook naar het O. van de haven, waar hij zijn valschermlichten liet vallen met een tussenruimte van 1000y. Daarna bombardeerde hij het brandstofdepot en kwam, na een omweg over land, om 02.30 uur op de Illustrious aan. De tweede verkenners, Skelton, dropte zijn lichtfakkels ten ZO. van de Mar Grande. Het lossen van zijn bommen, bleek achteraf weinig succes gehad te hebben. Skelton keerde om 02.00 uur terug.

T8, T9, en T10 vielen aan in het spoor van hun aanvoerder, commander Hale. Het toestel van Hale dook vanop 6000 voet in het gekoncentreerde vuur van de kustbatterijen, lanceerde zijn torpedo op 700y van de Littorio en ontsnapte door de ballonversperring heen. T8, Bayly, verdween boven Rondinella en werd vermoedelijk door de luchtafweer neergeschoten. Lee, T9, die zich links en achter Hale bevond, viel de Duilio aan op 800y. Eens zijn torpedo gelost, zwenkte hij naar rechts, passeerde boven de kruisers en door de ballonversperring, om over San Pietro de open zee te bereiken. Hij kwam om 02.30 uur behouden op de Illustrious aan. T10, rechts van Hale, werd hevig beschoten door de kruisers maar slaagde er in te lanceren op 700y van de Veneto. Achtervolgd door de DCA, kon hij over de ingang van de rede ontsnappen en om 02.15 uur landen op zijn vliegdekschip. Het laatste torpedovliegtuig, T11, week iets van zijn koers af en kwam vanuit NW. over de Mar Piccolo. Het vloog over de stad en wist op het laatste ogenblik een ballonversperring te ontwijken. De Swordfish werd geraakt en gedurende enkele ogenblikken verloor de piloot de controle over zijn toestel. Met grote behendigheid wist Welham en positie te bereiken aan bakboord van de Littorio. Hij lanceerde zijn torpedo op 500y van het slagschip en bereikte, na nog eens geraakt geweest te zijn, de Illustrious om 02.05 uur.

De bemanning van B5, sub-lieutenant Clifford en zijn navigator sub-lieutenant Going, hadden in de loop van de dag meer dan eens blij moeten geven van grote beslistheid. Zij waren de bemanning van de Swordfish die in de morgen van 11 november in zee stortte, door H.M.S. Gloucester opgepikt en terug aan boord van de Illustrious gebracht. Nu maakten zij een deel van hun achterstand op de formatie goed. Zij kwamen boven Taranto toen de aanval nog bezig was. Hun nadering bracht hen over land tot boven de stad. Zij beschreven een bocht boven de Mar Piccolo en gooiden hun bommen op de kruisers die aan het arsenaal gemeerd waren. De Swordfish begon dan te klimmen, maakte een nieuwe bocht boven de binnenrede en verdween in de richting van waaruit hij gekomen was. Om 02.50 uur landde Clifford als laatste op het vliegdekschip.

De Illustrious en zijn eskorte zetten dan koers naar Z. voor de afspraak met Warspite, die het signaal zond: «Illustrious manoeuvre well executed». (23). De tweede aanval kon niet uitgevoerd worden wegens slechte weersomstandigheden en het eskader keerde naar Alexandrië terug.

### De raid in de Straat van Taranto.

In de nacht van 11 op 12 november vielen de kruisers en destroyers van vice-admiraal Pridham-Wippell een Italiaans konvooi van 4 koopvaardijschepen en 2 torpedobootjagers aan in de buurt van Valona. Een cargo werd gezonken, twee andere brandend en zinkend achtergelaten terwijl de destroyers bij het zien van de Britten op de vlucht sloegen. In de morgen van 12 november voegde Pridham-Wippell zich bij het eskader van Cunningham.

### Resultaten en besluit.

#### Resultaten van de aanval op Taranto.

Met een inzet van 21 vliegtuigen waarbij 1 Swordfish zijn opdracht wegens defekt niet kon uitvoeren en 2 toestellen verloren gingen, hadden de Britten de vijandelijke slagvloot gehalveerd: de Littorio en de Duilio waren gezonken en voor 4 à 6 maanden buiten gevecht gesteld. De Cavour werd eveneens gezonken en zou niet meer hersteld worden. De verhouding tussen het gestelde en het bereikte doel kan als volgt geschematiseerd worden:



Doel	Tot objektief genomen	Getroffen	Lanceringsafstand	Resultaat
V. Veneto	4	0	400-650-700-1000y	nihil
Littorio	2	2*	500-1350y	gezonken
Duilio	1	1	800y	gezonken
Cavour	2	1	600y	gezonken

\* De Littorio werd een derde maal geraakt door een van de verloren gegane Swordfish of door een torpedo bestemd voor de Vittorio Veneto. Een vierde, niet ontplofte torpedo werd onder het wrak van het slagschip gevonden.

Waaruit blijkt dat bij een lanceringsafstand van 400 tot 1400y, de helft van de torpedo's hun doel troffen.

De resultaten van het bombardement waren moeilijker om vast te stellen. De zware kruiser Trento en een destroyer werden door niet ontplofte bommen beschadigd. Twee andere kruisers in de Mar Piccolo waren getroffen en vertoonden slagzij. Het brandstof depot en verscheidene walinstallaties werden door branden vernield.

#### De Italiaanse verdediging.

De bescherming van de meerplaatsen op de grote rede was nog in volle uitbouw. Net- en ballonversperring waren nog niet helemaal opgericht, omdat de industrie de bestellingen van Supermarina niet kon volgen. De middelen om een luchtaanval te detecteren bestonden uit een rudimentair uitluisteringsstelsel, dat te weinig ruimte liet om de alarmtoestand uit te voeren. Italië beschikte niet over een andere vorm van radar. Maar de grote oorzaak van het Britse succes moet gezocht worden in het falen van de luchtverkenning boven de Ionische Zee. De intense belangstelling die de Engelsen, gedurende de periode die aan de aanval voorafging, voor Taranto en zijn omgeving aan de dag legden, had het Italiaanse kommando tot het verhogen van zijn verkenningen moeten brengen. Het feit dat de basis niet te bereiken was voor torpedovliegtuigen, opererend vanaf Britse vliegvelden, mocht geen reden zijn voor de slagvloot, om zich te Taranto relatief veilig te voelen.

De doeltreffendheid van de luchtafweer liet te wensen over. Er werden tijdens de val geen zoeklichten gebruikt. En deze waren juist dodelijk voor de traagvliegende Swordfish. Het was niet voor niets dat een derde van de vliegtuigen die werden ingezet, tot opdracht kregen van bombardementen uit te voeren en zo te proberen de zoeklichten tot een hogere elevatie te brengen. De Britten namen aan, dat dit de enigste kans was opdat de Swordfish, laag over het water vliegend, de dans zouden kunnen ontspringen. De neerstortende granaten van de intense luchtafweer staken enkele koopvaardij schepen in brand en brachten zelfs schade toe aan de kruisers gemeerd in de Mar Grande. Maar de resultaten behaald tegen de aanvallende vliegtuigen (twee neergeschoten en een ander licht beschadigd) stonden niet in verhouding met de intensiteit van het vuur. Er werd geen gebruik gemaakt van rook, die weliswaar de DCA zou verhinderend hebben om op te treden, maar tegelijk de aanval van de Swordfish onmogelijk zou gemaakt hebben. Een interventie van de Italiaanse luchtmacht tijdens de aanval had weinig of geen resultaat opgeleverd. Een kans om de aanvalsgolven te intercepteren bestond niet, terwijl het tussenbeide komen boven de haven, door de luchtafweer uitgesloten werd.

#### Oorzaken van het Britse succes

Taranto werd een overwinning dank zij de conceptie van de aanval en de durf van de uitvoerders, die gediend werden door geluk en een hoge moreel. De voorbereiding van de operatie werd bijzonder goed verzorgd. Elke bemanning kende nauwkeurig zijn objektief en was grondig getraind voor zijn taak. Er was groot belang gehecht aan de inlichtingen: de verkenningen door de RAF van Malta uitgevoerd, waren een essentieel onderdeel van de operatie.

Maar bovenal moet de prestatie van de Britse piloten en navigators naar voor gebracht worden. Trage vliegtuigen 170 mijl ver vliegen, gedurende twintig minuten het hels vuur van de luchtafweer trotseren en met diezelfde trage vliegtuigen het doel uitkiezen. Dit alles bij nacht en met een rudimentaire verlichting van de objektieven. Dan opnieuw dezelfde afstand afleggen en landen op het dek van een CV waarmee de bemanningen, afkomstig van de Eagle, niet vertrouwd worden (De landingsprocedures waren in die tijd nog niet gestandaardiseerd). De vergelijking met de prestatie van de Japanse piloten te Pearl Harbour gaat niet op: betere vliegtuigen, grotere inzet van middelen, aanval

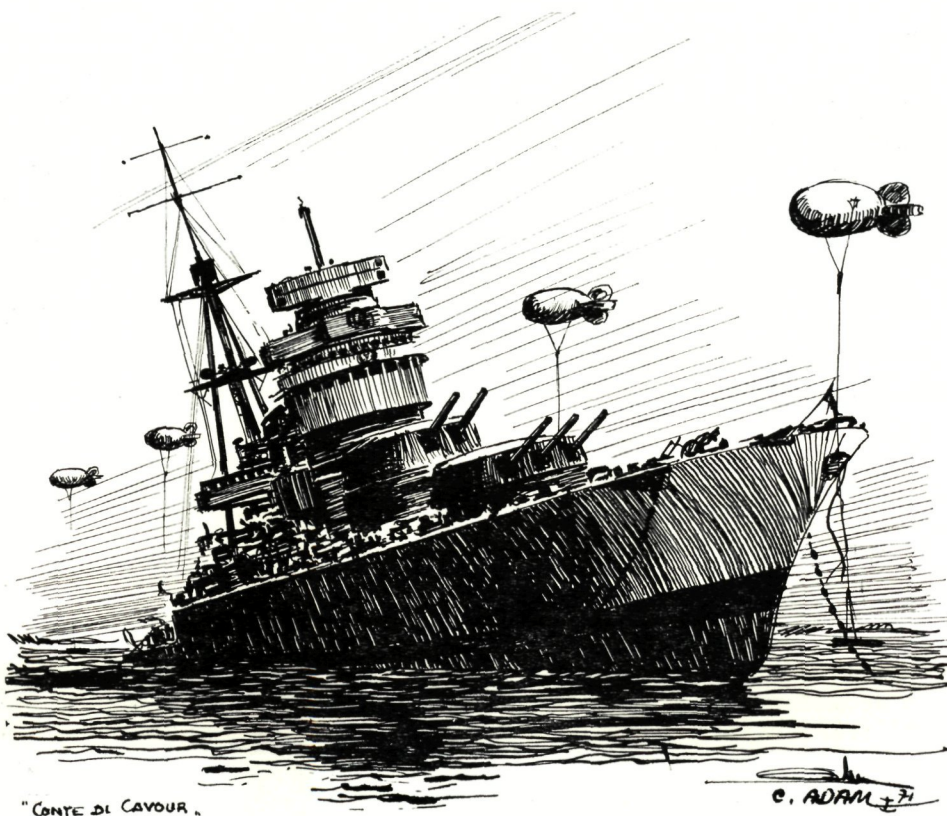
overdag en het feit dat er geen staat van oorlog bestond tussen de VS en Japan, waardoor totale verrassing mogelijk was... De houding van Clifford en Going was in dit verband kenmerkend voor de motivering van de Britten. De vergelijking die Cunningham maakt met de opmerking van Lord St. Vincent voor het gevecht bij Kaap St. Vincent (14 februari 1797) is ten zeerste gerechtvaardigd: «A victory is very essential to England at this moment» (24).

### Besluit

De onmiddellijke gevolgen van de aanval op Taranto waren :

1. dat de Italianen de rest van hun vloot naar Napels overbrachten. Van daaruit konden hun schepen nog steeds operaties ondernemen in de Centrale Middellandse Zee, door de Straat van Messina te passeren. Dit vergemakkelijkt echter de Britse luchtverkenning door vliegtuigen van Malta. De Britse controle over dit deel van de Middellandse Zee werd aldus fel vereenvoudigd;
2. dat de krachtenverhouding in de Middellandse Zee derwijze veranderd werd, dat Cunningham het met 3 slagschepen kon stellen. H.M.S. Malaya en Ramillies werden dan ook kort daarop naar de Home Fleet teruggestuurd. De vermindering van de BB-sterkte bracht eveneens een besparing mee in het gebruik van de destroyers, die veel minder hoefden op te treden als ASM-escorte voor de slagschepen.

Het lijkt geen twijfel dat de gebeurtenissen van 11 november 1940 een grote invloed



"CONTE DI CAVOUR."

C. ADAM 71



hebben gehad op het mogelijk worden van de evacuatie van Griekenland in april 1941 en een vertraging veroorzaakten in het luchtoffensief, dat Malta in 1941 moest doorstaan. Tenslotte gaf deze eerste Britse grote overwinning, die meer schade veroorzaakte dan het gigantisch gevecht bij Jutland, de Britten een grote morele steun.

Een andere konsekwentie zou pas op 7 december 1941 duidelijk worden. Men mag veronderstellen dat de Japanse stafofficiëren die de aanval op Pearl Harbour planden, de «operatie JUDGMENT» grondig hadden bestudeerd en dat het Britse sukses een doorslaggevende faktor is geweest, bij de beslissing om analoge methoden te gebruiken tegen de Amerikaanse vloot.

Tot besluit kan gezegd worden dat de aanval op Taranto een nieuw tijdperk opende in de maritieme oorlogvoering. Het was mogelijk gebleken, dat het vliegtuig, aan wal gestationeerd of ingescheept, een groot deel van de rol van de slagvloten kon overnemen bij het opzoeken en vernietigen van de vijandelijke eskaders. Het was eveneens duidelijk geworden, dat het luchtwezen niet een bedreiging vormde voor het bestaan van zee-strijdkrachten en voor de traditionele rol van de marine maar een essentieel element uitmaakte van het geheel van de middelen die een maritieme strategie moesten mogelijk maken. (25).

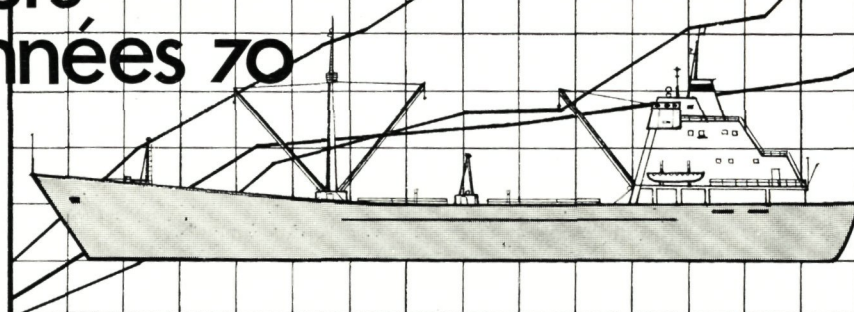
#### NOTA'S

- (1) zie «Mers-el-Kébir», Neptunus, nr. 1, 1971.
- (2) Dit verdrag verzekerde een Frans-Britse assistentie in geval van een oorlog tegen Turkije of van een konflikt in de Middellandse Zee, waarbij Turkije betrokken zou zijn. Ook een Turkse deelname aan Franse en Britse zijde, zo zij zouden gewikkeld zijn in een konflikt in het Middellandse Zeegebied, tengevolge van een agressie van een andere Europese staat of van hun garanties aan Griekenland en Roemenië. Het geheim protocol ontsloeg Turkije van die verbintenissen, die een oorlog met Rusland tot gevolg zouden hebben (BUTLER J.R.M.: «Grand Strategy» Vol.2, London 1957, p. 66-67).
- (3) De vermelde cijfers werden gekompileerd uit: ROSKILL S.W.: «The War at Sea» Vol. 1, London 1954 en PLAYFAIR I.S.O.: «The Mediterranean and Middle East» Vol. 1, London 1954.
- (4) Encyclopaedia Britannica, Vol. 1, New York 1965, p. 466.
- (5) ROSKILL: op. cit., p. 1-2.
- (6) Ibid.: p. 3.
- (7) BUTLER: op. cit., p. 230.
- (8) «... the brief encounter was of interest because it indicated the unwillingness of the Italian fleet to stand and fight...» (ROSKILL: op. cit., p. 299).
- (9) «La bataille, écrit Ciano, n'a pas été un combat entre Anglais et Italiens, mais une contestation entre nos marins et nos aviateurs.» (de BELOT R.: «La Guerre aéronavale en Méditerranée», Paris 1949, p. 63). Het feit dat de Italiaanse piloten tijdens het gevecht hun eigen schepen aanvielen, kwam hun populariteit bij de marine niet ten goede.
- (10) ROSKILL: op. cit., p. 299.
- (11) «operatie HATS» was oorspronkelijk bedoeld om twee snelle cargo's (15 knopen) met een lading Cruiser- en I-tanks en hun bemanning, verdeeld over de eskorterende DD, door de Middellandse Zee te brengen als versterking tegen het Italiaans offensief, dat binnen korte tijd werd verwacht. Op het laatste ogenblik - na het signaleren van de Italiaanse vloot - werd dit konvooi rond de Kaap gestuurd. (CHURCHILL W.: «Memoires over de Tweede Wereldoorlog», Amsterdam 1963, p. 1040-43 Vol. 4).
- (12) De Britse poging om Dakar (Senegal) in handen van de Gaulle te brengen. De operatie mislukte.
- (13) Duitsland bereidde de aanval voor op Rusland en wenste om die reden geen konflikt op zijn zuidelijke flank.
- (14) Het Britse ekspeditieleger bestond uit 4.320 man van de RAF en het leger. Een squadron Blenheims kwam in begin november toe. Twee andere en een squadron Gladiators arriveerden tegen het einde van die maand.
- (15) de BELOT: op. cit., p. 69.
- (16) Britse tweedekker. 528 mijl aktieradius met 1 torpedo of 800 kgr. bommen, maximumsnelheid 139 mph., bemanning 3 of 2.
- (17) Het torpederen van de Dunkerque en de Richelieu.
- (18) Gevecht bij Calabrie.
- (19) Gebouwd in 1916, maten zij 7.200 T, liepen 12 knopen en waren bewapend met 2 x 15" - 8 x 4".
- (20) CUNNINGHAM: op. cit., p. 285.
- (21) Schout-bij-nacht Lyster was de man die, vóór de oorlog, de planning voor de aanval op Taranto had gemaakt. Zijn aanwezigheid als kommandant van de Fleet Air Arm, had grote invloed op het beslissen tot en op het voorbereiden van de aanval.
- (22) «... which was an under-statement». (CUNNINGHAM: op. cit., p. 286).
- (23) Ibid.: p. 287.
- (24) «elle fit ressortir..., que l'aviation peut soutenir la flotte inférieure, aussi bien que la flotte supérieure, et est une aide, beaucoup plus qu'une menace, pour l'exercice de la puissance maritime» (PULESTON W.D.: «La Sea Power dans la seconde Guerre mondiale», Paris 1949, p. 64.)

#### BIBLIOGRAFIE

- Cdr. BRAGADIN M.A.: «The Italian Navy in World War II», Annapolis 1957.  
 GRAVRAND J.: «Le combat de Tarente» in «La Revue maritime», nr. 67, Paris 1951.  
 KEMP P.K.: «Victory at Sea 1939-1945», London 1957.  
 MACINTYRE D.: «Aircraft Carrier. The Majestic Weapon», London 1968.  
 MACINTYRE D.: «La bataille de Méditerranée», Presses de la Cité, Paris.  
 MORDAL J.: «25 siècles de guerre sur mer», Paris 1959.  
 NEWTON et HAMPSHIRE: «La bataille de Tarente», Presses de la Cité, Paris.  
 NIMITZ CH. W., ADAMS H.H. and POTTER E.B.: «Triumph in the Atlantic. The Naval Struggle Against the Axis», New York 1960.  
 STITT G.: «La Campagne de Méditerranée. 1940-1943», Paris 1946.

# la protection du trafic maritime au cours des années 70



## **La protection du trafic maritime au cours des années soixante-dix**

Vouloir décrire la forme que prendront le transport sur mer et sa protection dans une guerre future est un objectif bien ambitieux. Pour l'atteindre il faudrait supputer avec suffisamment de précision les facteurs qui influenceront la guerre sur mer. L'étude de la Marine Marchande - c'est à dire de la CHOSE A PROTÉGER - nécessiterait déjà plusieurs numéros de NEPTUNUS.

Que dire alors des conditions actuelles du combat sur mer !

Les facteurs à prendre en considération sont très nombreux. La stratégie de la dissuasion nucléaire n'en est pas le moindre, mais il en est surtout le moins tangible. Cet article n'a donc pour ambition que de donner aux lecteurs une idée de l'importance des intérêts maritimes à défendre et de leur vulnérabilité dans l'hypothèse d'un conflit classique généralisé ou d'un conflit nucléaire limité à la mer.

### **Les biens à transporter - les échanges maritimes**

La vie du Monde Occidental et plus particulièrement celle de l'Europe dépendent, c'est un fait bien connu, des apports maritimes. Sans parler des besoins militaires qui sont estimés à 30 millions de tonnes d'approvisionnement par million de combattants, on admet que les besoins civils seront réduits par rapport à ceux du temps de paix. Il est cependant très difficile de faire une estimation de ces besoins, car les situations possibles sont trop diverses et hypothétiques. Il est par contre certain que pour sortir victorieux d'un conflit, la perte de production, résultat inévitable des combats en Europe, devra être compensée par un accroissement de la productivité des autres continents alliés. Le second conflit mondial illustre d'ailleurs bien ce phénomène de transfert d'activités industrielles.

Au cours des trois premières années de la guerre, on enregistra une diminution du volume des échanges maritimes, non pas uniquement à cause de l'isolation économique de l'Euro-



pe, mais par suite des pertes de navires dues à l'action de l'ennemi. Mais lorsque l'industrie alliée eut repris haleine, le volume des échanges reprit le niveau d'avant-guerre et le dépassa même.

Cette constatation me porte à croire que les besoins civils du Monde Occidental en temps de paix constituent un point de repère utile pour l'estimation des besoins au cours d'une guerre de longue durée.

L'évolution du volume des échanges mondiaux est illustrée par le graphique en figure 1. On prévoit que ces échanges doubleront encore au cours des dix prochaines années. Dès lors que 90 % des échanges mondiaux se font entre les nations du monde libre, les biens à transporter au delà des mers et à protéger pour garantir la vie du Monde Occidental atteindront en 1980 un volume d'environ 3,5 milliards de tonnes.

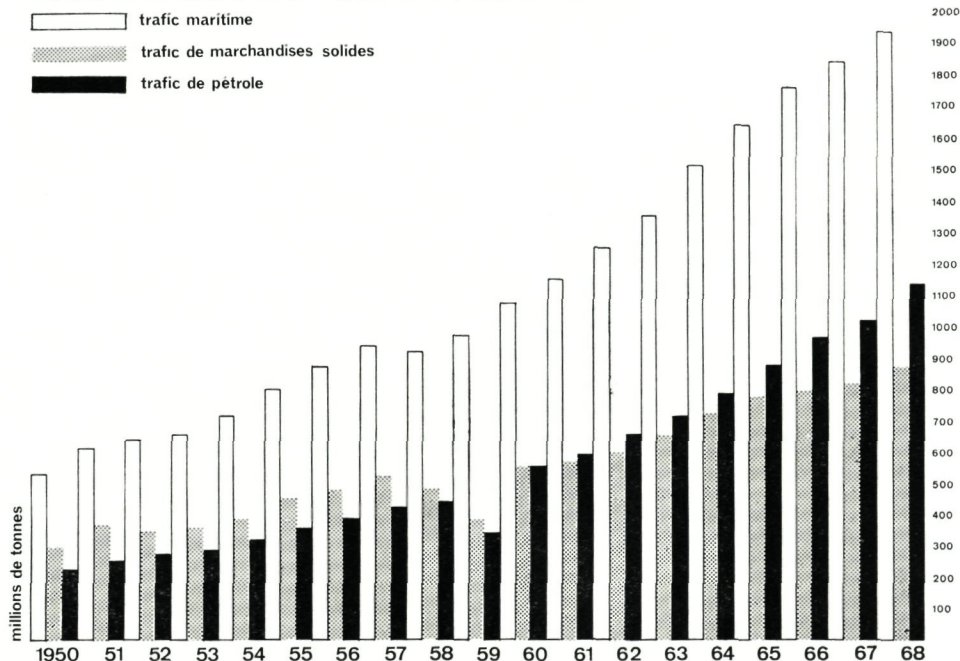
Mais si l'on parle de biens à transporter au delà des mers, on peut se demander dans quelle mesure le transport aérien a des chances de se substituer au transport par mer.

#### Importance relative des transports aériens.

Si le développement spectaculaire du transport aérien devait entraîner, voire condamner à terme le transport maritime, la servitude que représente la protection des navires marchands en serait allégée, sinon supprimée. Dans ce dernier cas l'intérêt de poursuivre la rédaction de cet article serait singulièrement amoindri. La réponse ne se présente toutefois pas sous un jour aussi favorable. Si on enregistre un déclin du transport de passagers par mer au profit du transport par air, le volume des marchandises transportées par air reste par contre relativement insignifiant, soit un rapport de un pour mille. Même si la croissance des tonnages transportés par air est plus rapide que celle des tonnages

## évolution des échanges maritimes mondiaux

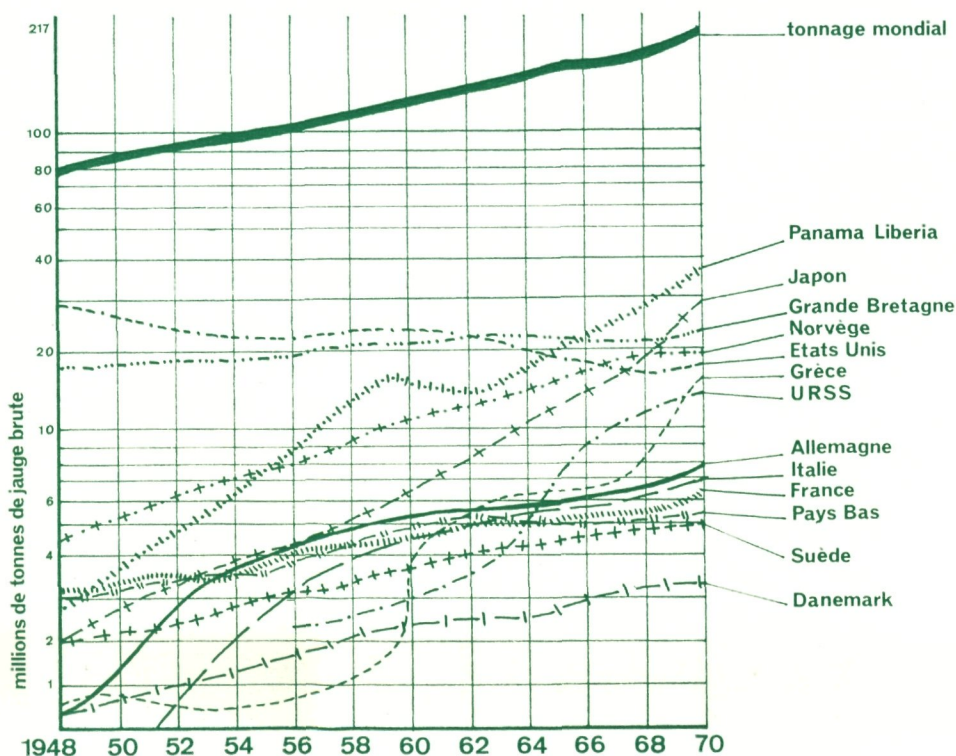
Figure 1.



transportés par mer, on estime que cette concurrence reste infime sur le plan quantitatif. Je ne puis bien entendu contester l'intérêt que représente, surtout sur le plan militaire, la construction d'avions gros-porteurs tel le Lockheed C5A qui peut transporter, à une vitesse de 500 nœuds, 55 tonnes sur une distance de 6000 nautiques ou le double de ce poids sur une distance de 3000 nautiques. La vitesse et la souplesse d'emploi de ce moyen de transport est incontestable. Mais la dépendance de l'avion vis-à-vis du transport de carburants par mer restreint considérablement son emploi en temps de guerre. L'avion brûle en effet environ un tonnage égal à sa charge utile tous les 2000 kms., soit deux fois sa charge utile pour traverser l'Atlantique. C'est ainsi qu'en 1942, on a estimé qu'il fallait 10.000 avions et 85 pétroliers en soutien logistique pour acheminer mensuellement par air 100.000 tonnes de marchandises entre San Francisco et Sydney, alors que 44 cargos suffisaient pour assurer ce même transport par mer. Ces données furent vérifiées et confirmées à plusieurs reprises au cours de la guerre de Corée, celle du Vietnam et finalement à l'occasion de l'opération «Bis lift» d'octobre 1963. Il en résulte qu'avant de faire un plan de transport aérien, il faut mettre en place, grâce aux navires pétroliers, une quantité énorme de carburant. On en est ainsi arrivé à la conclusion que pour réaliser un transport aérien sur une grande distance, il fallait plus de pétroliers pour ravitailler les avions qu'il ne fallait de cargos pour assurer

Figure 2.

## évolution du tonnage des flottes de commerce





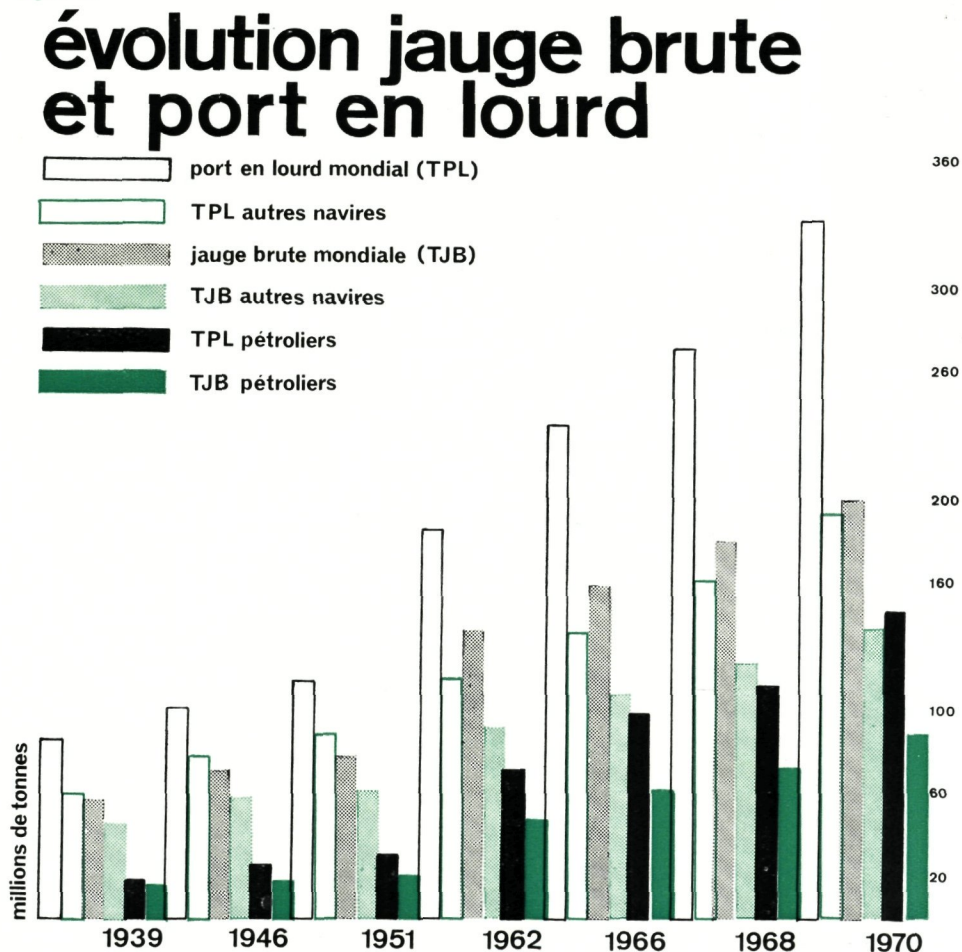
directement le transport par mer. Il apparaît dès lors que l'avion ne pourra s'affranchir de cette servitude que lorsqu'il utilisera le carburant nucléaire. Sans une nouvelle « percée technique », le problème de la protection du trafic sur mer restera donc entier.

### La capacité de transport de la flotte marchande

L'accroissement des échanges maritimes doit entraîner ipso facto un accroissement de la capacité de transport de la flotte marchande, c'est à dire accroissement du tonnage - jauge brute et port en lourd - et/ou du rendement des navires.

Ce dernier s'exprime par le nombre de tonnes transportées annuellement par tonne de port en lourd (TPL). Actuellement le rendement est estimé à 10 tonnes par TPL. Les nouvelles techniques d'exploitation des transports maritimes sont en train de changer les données concernant le rendement de la flotte. Ces techniques nouvelles tendent toutes à augmenter la vitesse de rotation des navires, principalement en réduisant le temps de séjour au port. Il faut donc moins de navires pour transporter le même volume de marchandises. La question est de savoir si l'accroissement du

Figure 3.



volume de marchandises à transporter n'est pas plus important que l'accroissement du rendement. De toute façon s'il faut moins de navires sur une ligne de navigation, il n'est pas du tout évident que les navires effectivement en mer sur cette même ligne soient moins nombreux. Ce qui est certain c'est que dans les ports les navires y seront moins nombreux.

Mais voyons d'un peu plus près les trois facteurs qui contribuent indépendamment à l'accroissement de la capacité de transport de la flotte.

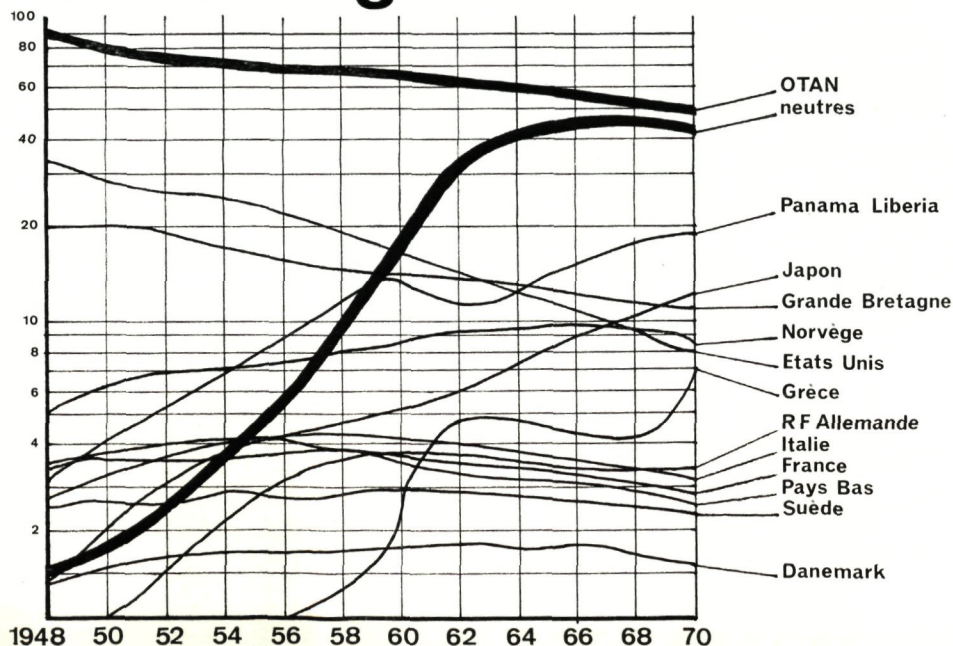
#### Le tonnage de la flotte et son port en lourd.

Les figures 2 et 3 illustrent l'évolution récente du tonnage mondial et des principales flottes marchandes. Pour toutes les flottes, il y a accroissement sauf pour celle des Etats-Unis. La figure 4 met cependant beaucoup mieux en évidence l'importance relative des flottes de commerce.

On remarque que la part de certains pays monte en flèche : le LIBERIA et PANAMA, le JAPON, la GRECE et l'URSS. Si la RFA, l'ITALIE, la FRANCE, les PAYS BAS maintiennent à peine leur position, la perte en importance de la flotte britannique est certaine et la chute de la flotte américaine très significative. Notons toutefois que la situation des Américains n'est pas tellement alarmante. On sait en effet que les flottes libérienne et panaméenne dites de complaisance, n'existent que grâce au capitaux américains et qu'en cas de conflit les navires en question changeraient rapidement de pavillon.

Figure 4.

## évolution des flottes de commerce en % du tonnage mondial





De même le recul en importance des flottes de l'OTAN - de 78 % en 1959 à moins de 50 % en 1970 - est moins dramatique qu'en apparence. Il résulte cependant de ces chiffres que les intérêts maritimes à protéger ne sont pas exclusivement ceux représentés par les flottes marchandes de l'OTAN.

Il faut en fait prendre en considération les 90 % du tonnage mondial qui travaillent au profit du Monde Libre.

Un facteur non négligeable est l'avènement du gigantisme. Le pétrolier de 200.000 TPL et le minéralier de 80.000 TPL sont choses courantes. A noter que l'accroissement de la capacité de transport est très importante dans les tranches supérieures à 50.000 tonnes de jauge (TJB) puisque de 1968 à 1970, on enregistre 160 % de constructions neuves (cf. figure 5).

Dès lors que les navires géants augmentent en nombre, on devrait s'attendre à un accroissement important du tonnage moyen par navire. Il n'en est rien. Cette moyenne est à peine doublée depuis 1939. L'accroissement est bien sûr plus significatif pour les pétroliers, surtout si l'on prend le port en lourd en considération (cf. figure 6).

De cette évolution, il faut également retenir que le navire géant devient une cible très intéressante pour l'ennemi, puisqu'un seul pétrolier de 320.000 TPL représente à lui seul un convoi de 20 pétroliers TS du dernier conflit. (Le T2 est le pétrolier type du dernier conflit : environ 16.000 TPL).

#### Vitesse de rotation des navires

De même que l'augmentation du tonnage moyen, la vitesse de rotation des navires contribue à l'accroissement de la capacité de transport de la flotte. Une évolution très nette apparaît ici. D'une part les navires sont de plus en plus rapides et d'autre part, le rythme de chargement et de déchargement s'accélère.

Grâce au conditionnement préalable des marchandises à embarquer et à une spécialisation de plus en plus poussée des navires, la cadence de chargement et de déchargement est cinq fois, voir même dix fois plus élevée qu'avec les méthodes traditionnelles.

A titre d'exemple «l'Admiral CALLAGHAN» peut transporter 14.000 tonnes à 25 nœuds et

## répartition du nombre de navires par tranches de tonnage

Figure 5.

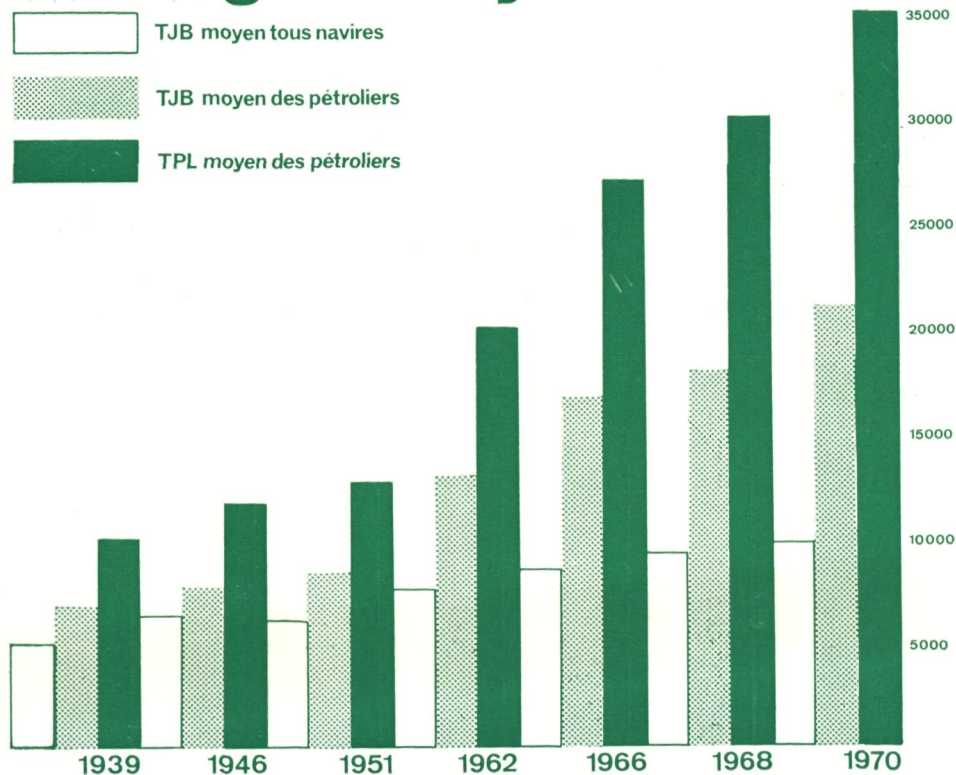
TRANCHES TJB	nombre de navires		MILLIONS TJB		% accroissement ou diminution	
	mi 68	mi 70	mi 68	mi 70	mi 68	mi 70
100 - 1000	25.789	29.548	8.9	10.1	+ 7,5	+ 10,4
1000 - 2000	3.724	3.958	5.5	5.8		
2000 - 4000	4.371	4.791	13.1	14.4	+ 4,0	+ 10,-
4000 - 8000	6.002	5.453	38.0	33.9	- 6,6	- 10,3
8000 - 10.000	2.072	2.316	18.5	20.7	+ 5,7	+ 11,8
10.000 - 15.000	2.717	2.964	32.2	35.-	+ 4,2	+ 7,-
15.000 - 25.000	1.490		28.8		+ 6,3	
25.000 - 30.000	371	2.164	10.2	44.8	+ 10,9	+ 15,-
30.000 - 40.000	464	553	15.8	18.9	+ 8,2	+ 20,-
40.000 - 50.000	266	304	11.8	13.5	+ 25,5	+ 14,4
50 000	178	393	11.4	30.7	+ 62,9	+ 160,-

charger et décharger en 27 heures. Mais le revers de la «containerisation» et du «Roll on/Roll off» est d'exiger une spécialisation des ports. C'est sans doute pour s'affranchir d'une telle infrastructure qui ne s'avère rentable que lorsque le port dessert un hinterland industrialisé que les armateurs s'orientent vers les porte-barges.

Bien que ce type de navire soit déjà en service sur l'Atlantique, il peut très bien convenir au trafic avec les pays sous-développés, mal équipés en moyens de manutention. Le navire passe dans divers ports, y met ses barges à l'eau ou en prend d'autres et poursuit son voyage sans perdre de temps. En temps de guerre la généralisation des navires «Roll on Roll off» et des porte-barges présente un intérêt considérable. Pour les premiers, il faudrait, en cas de dommages à l'infrastructure portuaire ou en cas d'inexistence de celle-ci, improviser des passerelles d'embarquement et de débarquement. Les experts portuaires estiment que de telles réalisations sont relativement aisées. Quand aux porte-barges ils permettent de s'affranchir de toute infrastructure portuaire spécialisée, ce qui n'est pas le cas du porte-containers. Les marchandises peuvent être livrées à l'extérieur des ports, d'où réduction des pertes de temps dues aux longues escales et aux dommages causés à l'infrastructure par l'action ennemie. La vitesse des navires accroît forcément la vitesse de rotation. La vitesse moyenne de l'ensemble des navires telle qu'elle apparaît sur la figure 7 nous étonne sans doute. L'acroissement est

## évolution des tonnages moyens

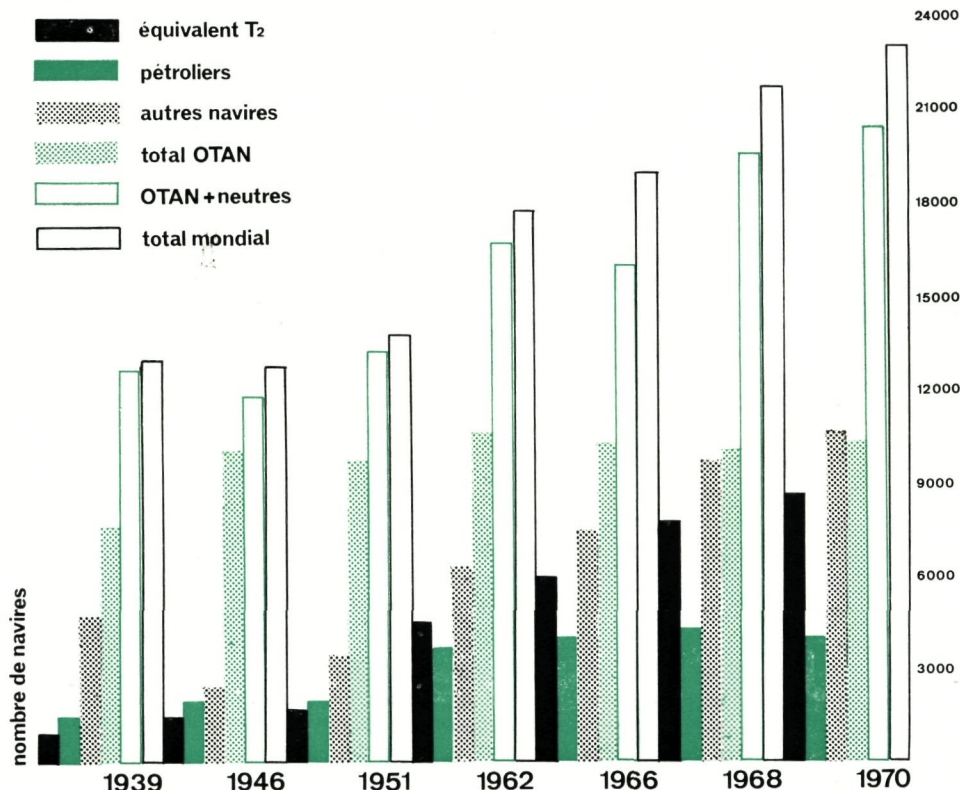
Figure 6.





# évolution du nombre de navires

Figure 8.



réellement faible. En 1939, cette vitesse moyenne était 10 à 11 nœuds, elle est actuellement de 13 nœuds pour la flotte russe, de 14 nœuds pour les flottes française, hollandaise, norvégienne et danoise.

En 1966, 90 % des navires se situaient dans la tranche inférieure à 17 nœuds. Mais une évolution très nette est annoncée avec la construction des nouveaux porte-containers, navires «Roll on/Roll off» et porte-barges. Les programmes de construction en cours de réalisation indiquent des vitesses généralement supérieures à 20 nœuds. La tendance à l'accroissement des vitesses est très nette, sauf pour les pétroliers et les minéraliers géants. Mais l'introduction de la propulsion nucléaire qui, selon certains experts, pourrait être rentable et concurrentielle avant dix ans, permettrait d'atteindre, quel que soit le tonnage du navire, des vitesses de l'ordre de 25 à 30 nœuds. Ces deux facteurs, accroissement du port en lourd et accélération de la rotation par unité, contribuent à la réduction du nombre de navires nécessaires pour assurer un même service. Pourtant le nombre de navires, lui aussi, ne fait qu'augmenter.

**Nombre de navires à protéger (1000 TJB et plus) \***

C'est bien ce nombre de navires qu'il importe de connaître, lorsque l'on parle de protection. L'évolution qui s'est produite depuis 1939 apparaît en figure 8. Cette évolution

\* (TJB : tonne de jauge brute)

n'implique cependant pas que le nombre de navires va continuer à augmenter. Les perspectives, il va de soi, peuvent être diversement évaluées. Les thèses extrêmes paraissent être, d'une part celle exprimée par GEDDES dans son rapport au Gouvernement britannique et d'autre part celle de MOINEVILLE représentant le Secrétaire de la Défense Nationale française lors de la discussion du Ve plan. Selon GEDDES, les transports maritimes continueront leur expansion, mais les caractéristiques des navires évolueront peu. Selon ce rapporteur, en 1980 la production des navires pourrait atteindre trois fois celle de 1965. Dans ces conditions, le nombre d'unités à protéger ne ferait que croître.

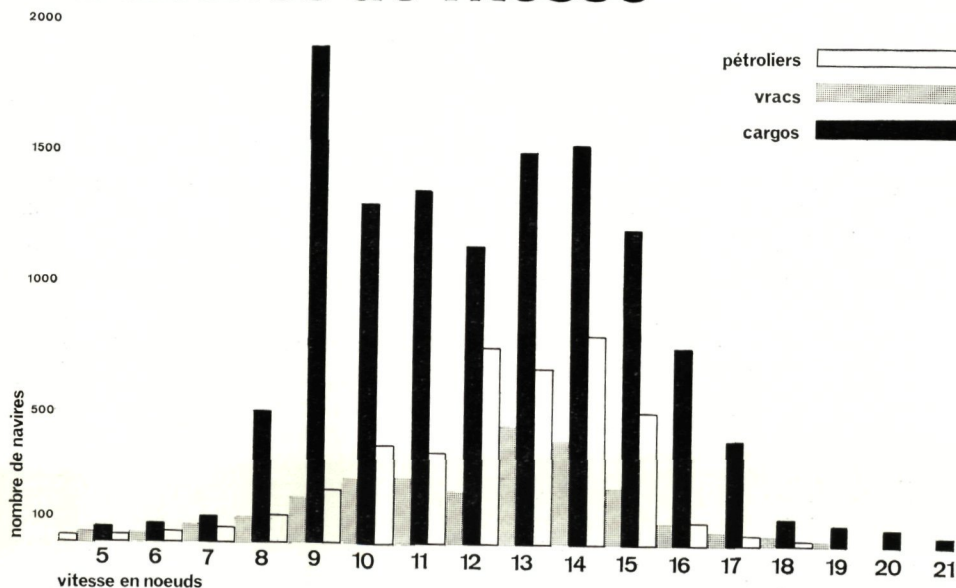
Par contre MOINEVILLE estime qu'en 1985 la flotte mondiale ne comptera pas plus de 7.100 unités de plus de 1000 TJB, soit 40 % de l'effectif de 1965. L'efficacité de la flotte sera telle qu'elle pourra assurer trois fois plus de trafic que la flotte actuelle. Ce que MOINEVILLE n'estime cependant pas, c'est le nombre de navires à mettre en œuvre simultanément en mer pour assurer un tel rendement.

Jusqu'en 1970, c'est incontestablement la thèse de GEDDES qui l'a emporté sur celle de MOINEVILLE. Cinq années ne suffisent cependant pas pour vérifier l'exactitude de prévisions qui portent sur une période quatre fois plus longue.

Sans préjuger laquelle des deux conceptions se révélera exacte, il faut retenir que le nombre de navires a presque doublé depuis 1950. Toutefois lorsque l'on examine d'un peu plus près les flottes française, allemande, britannique, italienne et néerlandaise on constate que le nombre de navires s'est stabilisé alors que le tonnage ne cesse d'augmenter. Serait-ce un début de réalisation de la thèse de MOINEVILLE ? Mais étant donné l'importance relative décroissante de ces flottes ; on peut difficilement en tirer une

Figure 7.

## distribution des navires par tranches de vitesse





conclusion valable. Il faudrait pour cela pouvoir déterminer avec précision le transfert de tonnage au profit des Neutres ou des flottes de complaisance. Dans l'hypothèse d'une stabilisation de l'effectif mondial vers 1980, le nombre de navires en mer serait bien supérieur à ce qu'il est maintenant, car la stabilisation de l'effectif ne peut être que le résultat d'un accroissement du rendement, c'est-à-dire de la vitesse de rotation et du port en lourd. C'est surtout la réduction du temps d'immobilisation au port qui change les données. Actuellement 53,3 % de l'effectif est au port. Si on parvenait à doubler le rythme de chargement et de déchargement, un calcul rapide permet de démontrer que l'effectif au port atteindrait environ 30 % et par conséquent 70 % pour les navires en mer. Ainsi pour un effectif estimé à 25.000 navires en 1980, il y aurait 7.500 navires au port et 17.500 navires en mer. Notons que le trafic mondial compte actuellement environ 10.600 navires en mer dont on estime que 9.800 travaillent au profit du Monde Occidental. La figure 9 donne une idée de la répartition mondiale de ces 90 % du trafic.

\* (TJB : tonne de jauge brute)

La plus forte densité se retrouve dans la zone de responsabilité de l'OTAN avec 4.400 navires de plus de 1000 TJB. Il faut bien admettre que la limitation de la zone de responsabilité de l'OTAN à la zone Atlantique située au nord du tropique du Cancer est peu réaliste. Nos intérêts ne s'arrêtent subitement à cette ligne. Lorsque l'on estime le volume des forces nécessaires à la protection du trafic, on ne peut donc négliger les autres Océans, mais on ne peut non plus oublier la participation éventuelle d'un grand nombre de pays non-membres de l'OTAN à la défense du Shipping. Tout ceci pour dire que nous sous-estimons l'importance du problème lorsque nous nous référons uniquement à la zone Atlantique Nord. Nos intérêts maritimes, ce sont ces 9.600 navires qui en permanence sillonnent les mers et qui conditionnent la vie économique du Monde Libre. Dans dix ans le trafic à protéger pourrait atteindre le chiffre impressionnant de 15.000 navires.

#### **Les intérêts maritimes belges.**

Le trafic maritime de la CEE est de l'ordre de 700 millions de tonnes par année, ce qui représente 35 % des échanges maritimes mondiaux. Par contre, la flotte de commerce de la CEE ne représente que 15 % de la capacité de transport de la flotte mondiale. Si la Belgique tient une part importante dans le commerce maritime de la Communauté, il faut malheureusement reconnaître que le déficit de sa capacité de transport est bien plus accentué encore. Le port en lourd de la flotte belge est de 1,6 million de tonnes soit une capacité annuelle, d'environ 16 millions de tonnes. Par contre, son commerce maritime, abstraction faite du commerce de transit, est de 75 millions de tonnes. Elle doit donc faire appel à d'autres flottes pour s'approvisionner et exporter. Une question importante se pose. Faut-il baser l'effort militaire belge sur la centaine de navires de plus de 1000 TJB que compte notre flotte ou bien sur les 600 navires belges et autres qui sont la condition de notre développement économique ?

J'estime que l'intérêt de notre pays, de la CEE et des pays de l'Alliance réside aussi bien, sinon plus, dans la sauvegarde des biens à transporter que dans celle des moyens de transport. Quant aux intérêts strictement belges nous ne pouvons en ignorer les quatre-cinquièmes et axer notre effort uniquement sur l'effectif de notre flotte marchande. Aux Pays-Bas le problème se pose différemment puisque la flotte de commerce néerlandaise suffit à peu près aux besoins nationaux. Le décalage que nous connaissons en Belgique n'existe pas chez notre voisin et c'est sans doute pourquoi son effort militaire paraît beaucoup mieux en rapport avec les intérêts maritimes à défendre.

#### **La menace**

Depuis quelques années l'URSS a abandonné sa politique maritime défensive et a étendu sa sphère d'activités au monde entier. L'amiral GORSKOV expliquait déjà en 1963 cette nouvelle attitude : « Nous devons être prêts au cours de larges opérations offensives à porter des coups écrasants aux objectifs impérialistes, à la mer comme à la terre, sur n'importe quel point des océans mondiaux et des territoires adjacents ». Lorsque les 13 millions de TJB de navires marchands, la flotte de pêche la plus importante du monde, les nombreux navires hydrographiques, les chalutiers espions et la flotte de guerre parcourent tous les océans, les discours du commandant en chef de la Marine Soviétique sont plus qu'un chantage, ils deviennent une réalité.

La menace déborde donc bien la sphère restreinte de responsabilité de l'OTAN - article 6

du traité - et s'étend à toute la zone d'intérêt économique du Monde Libre. La dispersion de ces zones est grande et les rend très vulnérables. C'est d'autant plus vrai, écrit l'amiral SCHOFIELD dans Naval Proceeding, qu'il n'existe aucun système de protection collective du «Shipping» pour les zones très fréquentées comme l'Océan Indien, la côte Est d'Afrique, le Cap Bonne-Espérance et l'Extrême-Orient.

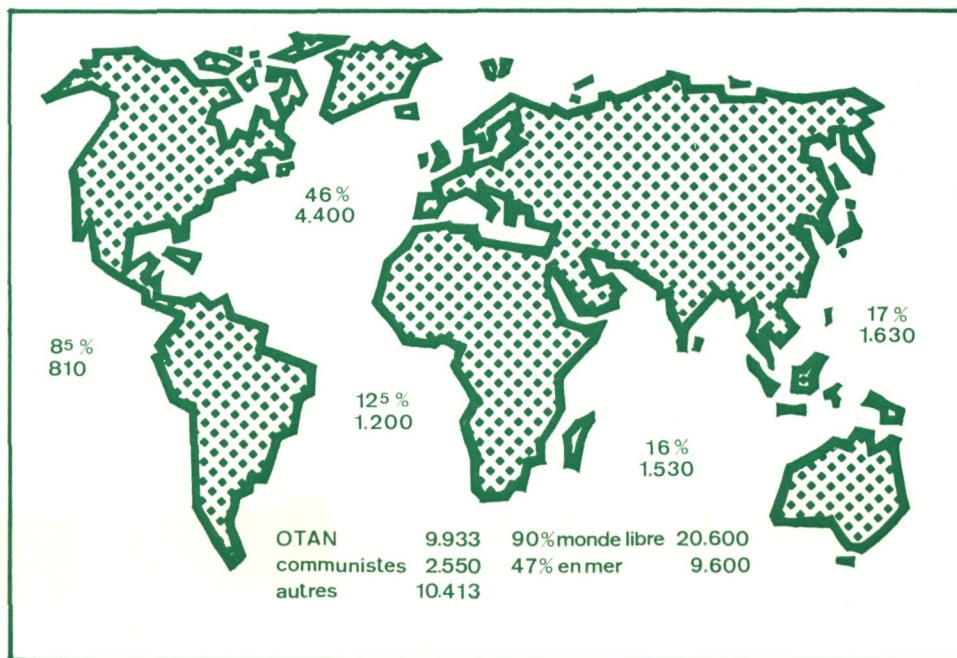
Je me contenterai cependant, pour ne pas allonger inutilement l'étendue de cet article, de mettre en évidence l'importance de la menace et Atlantique Nord. Dès que l'on parle de guerre anti-shipping, c'est le combat anti-sous-marin qui vient sans doute le premier à l'esprit.

Cela se comprend, car on n'a pas oublié les ravages que les sous-marins allemands ont faits au cours des deux dernières guerres. En Atlantique, étant donné la répartition des forces de nos alliés, on peut dire, pour donner un ordre de grandeur, qu'un sous-marin soviétique se trouve en face de deux bâtiments anti-sous-marins. Au début du dernier conflit le rapport était bien plus favorable puisqu'il fallait compter un sous-marin allemand pour quatre escorteurs alliés. A la fin du conflit ce rapport devient même de un contre sept. La menace sous-marine actuelle en Atlantique Nord est de l'ordre de 70 à 100 unités. Ceci est l'effort maximum que l'URSS peut fournir dès le début d'un conflit pour tenter de réaliser une manœuvre de «knock out» du «Shipping».

Grâce à un calcul très simple, on peut montrer que cette puissance maritime a son potentiel de destruction d'environ 500 navires marchands, soit 5 % de la capacité de transport du Monde Libre en Atlantique. En cas de guerre classique ou du moins de guerre nucléaire limitée à la mer, on ne peut pas parler d'une réussite probable d'un «Knock out» de notre flotte, à condition toutefois que les flottes de l'OTAN soient capable de

## navires en mer au service du monde libre

Figure 9.





réagir rapidement et avec énergie. Dans ce cas, l'URSS risque de se lancer dans une guerre d'attrition qui jusqu'à maintenant n'a jamais été à l'avantage du sous-marin. Quant à la menace aérienne, rien de comparable avec le dernier conflit où l'Allemagne ne disposait que de forces aériennes ridicules. Mais actuellement l'URSS peut couvrir une grande partie de la zone Atlantique avec ses avions de reconnaissance et ses porteurs de missiles pouvant tirer à des distances de l'ordre de 150 nautiques de l'objectif.

Pour faire face au mieux à cette menace, il faut disposer d'intercepteurs embarqués ; mais inutile d'y compter pour la défense du trafic maritime. Les porte-avions se font de plus en plus rares et sont réservés à d'autres tâches. Il faut donc se contenter d'une défense anti-missile, c'est à dire d'une défense très rapprochée. On ne peut en effet, avec les armes actuelles, atteindre les avions avant le lancement de leurs armes.

En ce qui concerne la menace - surface elle se ramène à une forme particulière de menace aérienne. La vingtaine de navires de surface soviétiques qui présentent un danger pour nos lignes de communication sont porteurs de missiles à longue portée nécessitant une information qui doit principalement être fournie par la reconnaissance aérienne. Les moyens de s'opposer à cette menace sont par conséquent les mêmes qu'en défense aérienne.

Tous ces missiles à longue portée sont particulièrement menaçants si le lanceur a recours aux explosifs nucléaires. L'adversaire n'est en effet plus contraint à prendre les mêmes risques à l'approche puisque la précision de son tir importe moins. Par contre pour le défenseur du shipping, les possibilités d'atteinte de l'objectif sont beaucoup plus faibles car la tactique de l'agresseur est de lancer avant d'arriver dans la zone de détection de la défense.

Si le sous-marin a les armes qui correspondent à la portée de ses senseurs, il est redoutable car il a un avantage énorme sur son adversaire. En effet, que le sous-marin soit à propulsion nucléaire ou classique, son gros atout est sa discrétion. Il détecte son adversaire de surface toujours le premier et oblige celui-ci à adapter une position fondamentalement défensive. Le mieux qu'un escorte puisse faire c'est de détecter la première indiscretion du sous-marin, lequel bien souvent doit révéler sa présence avant de pouvoir attaquer. Même le sous-marin, à propulsion nucléaire n'a pas entière liberté d'action. Il ne peut profiter au maximum de son avantage de vitesse car il devient bruyant et sourd. Il n'est pas exclu qu'il doive venir à l'immersion périscopique pour identifier son objectif. Son plus gros handicap c'est qu'il est aveugle ou du moins myope. Il dépend beaucoup de la reconnaissance aérienne. La menace sous-marine est par le fait même liée étroitement à la menace aérienne.

Il ne m'est pas possible dans cet article d'aborder l'analyse des modes de protection du shipping. Je laisse ainsi au lecteur le soin de tirer les conclusions qu'il convient. Mais avant de terminer je ne crois pas inutile de souligner la vulnérabilité du navire marchand.

#### **La vulnérabilité des indépendants**

Le navire indépendant ne peut compter que sur la protection indirecte. Cette dernière réduit l'intensité de la menace, mais lorsque le navire marchand est détecté et identifié il est très vulnérable. Dans son état actuel, ce navire ne peut compter que sur sa supériorité éventuelle de vitesse sur le sous-marin classique lance-torpilles. Cela est une sécurité bien maigre, eu égard à la menace grandissante des sous-marins à propulsion nucléaire et des lanceurs de missiles quels qu'ils soient. Pour sa sauvegarde le navire indépendant ne pourra plus compter que sur la probabilité de non-détection. Mais l'aptitude d'une flotte de sous-marins nucléaires à parcourir de grandes distances et la possibilité de disposer de plus en plus de temps utile pour chaque attaque, réduisent cet espoir. La probabilité de non-détection est trop faible, selon KUENNE dans «The Attack Submarine» pour que le procédé de mise en route aléatoire des indépendants soit payant. Bien sûr en ambiance nucléaire, la cible isolée n'est pas rentable pour l'ennemi, du moins on l'espère. En effet depuis l'avènement du gigantisme en construction navale cet argument perd quelque peu de son poids et l'ennemi pourrait apprécier la situation bien différemment. Je vous rappelle mon exemple du pétrolier géant qui représente à lui seul un petit convoi du dernier conflit.

#### **La vulnérabilité des navires escortes.**

Le rôle de l'écran est de dissuader l'adversaire d'attaquer, sinon le détruire ou l'endom-

mager si cette dissuasion échoue. Sauf dans le cas des lanceurs de missiles agissant en dehors de la portée de détection et d'intervention des forces de protection, ce système oblige l'agresseur à prendre des risques. Que sa première attaque réussisse ou non, il se démasque et risque la contre-attaque fatale pour lui. De plus, s'il faut plusieurs lancements de torpilles pour couler un navire, le sous-marin sera gêné dans sa manœuvre par l'escorte. Il en résulte donc une diminution de la vulnérabilité du navire marchand.

La position de force du sous-marin par rapport aux navires de surface faisait dire à un amiral britannique que l'intérêt principal de l'escorte était de pouvoir intervenir après la première attaque de l'ennemi, c'est-à-dire de ne pas laisser un crime impuni et d'empêcher les autres attaques. Nous pourrions, ajoutait-il, laisser les convois naviguer seuls pour autant que nos forces d'intervention aient suffisamment de mobilité pour intervenir à temps.

En ambiance nucléaire le principe de base de la défense des convois est de disperser les navires, mais le moins possible pour conserver une valeur à la protection contre les armes classiques. Quoi qu'on fasse, il faut plus d'escorteurs qu'en ambiance classique et on ne pourra jamais empêcher la dislocation du convoi dès la première attaque. Il en résulte une désorganisation de plus ou moins longue durée au cours de laquelle le navire marchand est livré aux armes classiques du sous-marin. La défense du shipping en ambiance nucléaire nous met donc en présence d'un dilemme : soit disperser les navires et les exposer aussi bien à la menace nucléaire qu'à la menace classique, soit les grouper en convois pour les exposer à l'attaque nucléaire neutralisante et les livrer ensuite aux armes classiques.

#### CONCLUSION

En guise de conclusion, je me contenterai de résumer les données du problème de la protection du trafic maritime. Actuellement 9600 navires de plus de 1000 TJB sillonnent les mers au profit du Monde Libre.

En Atlantique Nord la concentration du trafic est beaucoup plus grande : 4.400 navires en mer actuellement et peut-être 7.000 d'ici dix ans. S'il faut une moyenne de 6 escorteurs par convoi de 40 à 60 navires, je suggère aux lecteurs de faire le calcul des besoins et d'en tirer les conclusions qu'il convient. Sans doute y a-t-il d'autres modes d'action que la protection par convois, mais les estimations font ressortir que les besoins sont encore plus importants pour atteindre un niveau d'efficacité acceptable.

Il me paraît urgent de prendre conscience de l'accroissement continu de nos intérêts maritimes, condition de notre expansion économique, de prendre conscience de la menace grandissante et du déséquilibre entre les moyens des antagonistes potentiels. Il s'agit de réévaluer le volume des forces nécessaires dans un proche avenir. Quant à moi je suggère que la participation de chaque pays-membre se fasse au prorata de son commerce maritime et non proportionnellement au nombre de navires composant chacune des flottes nationales ainsi que le proposait l'amiral Schofield en mars 69 dans Naval Proceeding.

Le décalage entre le commerce extérieur d'un pays et la capacité de la flotte marchande est en effet parfois très grand. C'est le cas des Etats-Unis, de la Norvège et de la Belgique.

Capitaine de Corvette (BEM)  
R. LAMBINET



#### Note de la rédaction.

Il est peut être bon de rapprocher de cet article les récentes déclarations du Commandant en chef de la marine des Etats Unis, l'amiral Zumwalt chief of naval operations, a propos de la défense du trafic maritime. L'amiral estime en effet que les routes de navigation transocéaniques forment une partie fondamentale du canevas de l'OTAN et déclare que la priorité doit être donnée par la marine à garantir l'acheminement des convois de matériel nécessaire à la défense initiale de l'Europe. L'amiral croit que la menace qui pèse sur les voies de communications maritime de son pays est la plus grave de toutes.

Il estime dès lors que la protection de ces routes doit avoir priorité sur les flottes d'attaque (strike forces) qui n'auront, à son sens, qu'un rôle secondaire à jouer dans une campagne terrestre en Europe. Le CNO propose également d'agrandir « l'ombrelle aérienne » des forces de protection des convois et prétend équiper d'hélicoptères tous les escoteurs.



# maritiem panorama

Deze tweede bijdrage tot ons maritiem panorama 1971 brengt een beknopt overzicht van de activiteiten van onze zeehavens en scheepswerven tijdens het voorbije jaar. Noteren wij dat de statistieken voor de zeescheepvaart betrekking hebben op de handels-scheepvaart (koopvaardischepen, ferry- en pakketboten) met uitsluiting van Zeemacht-eenheden, vissersvaartuigen en jachten.

## COSTENDE

### 1. Zeescheepvaart.

	Aantal + vergelijking '69	N.T. + vergelijking '69
Totaal aangekomen zeeschepen	4.414 (— 171)	5.760.973 (— 3 %)
Koopvaardischepen	1.530 (— 138)	647.766 (— 5 %)
Ferry- en pakketboten	2.884 (— 33)	5.113.207 (— 2 %)

### 2. Pasagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept).

	1970	1969	Vergelijk.
Passagiers	2.133.220	1.960.390	+ 8 %
Voertuigen	241.049	220.549	+ 9 %

### 3. Zeegoederentrafiek (in ton)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + vergelijking '69
732.839 (+ 18 %)	96.217 (— 15 %)	829.056 (+ 13 %)

### 4. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren).

Aantal + vergelijking '69	Lad. mt + vergelijk. '69
793 (—100)	112.038 (+ 12 %)

Ondanks een lichte vermindering van het aantal binnengelopen zeeschepen en hun globale tonnemaat was 1970 een vrij gunstig jaar voor de Oostendse haven. Inderdaad, zowel voor de binnenscheepvaart als voor de handels- en staatshaven zijn de cijfers betreffende het goederen- en passagiersverkeer eerder bevredigend.

Bij het goederenverkeer ter zee valt een gevoelige daling van de uitvoer - voornamelijk stukgoederen - te noteren. Dit is ongetwijfeld een gevolg van het verdwijnen van de John Cockerill Line. Dit verlies werd echter ruimschoots goedgemaakt door een grotere invoer van stortgoederen, in hoofdzaak stookolie en grint. Deze twee trafieken, die respectievelijk vóór 1960 en 1968 haast uitsluitend met binnenschepen geschieden, vertegenwoordigden reeds 52 % van de totale goederenaanvoer.

Hieruit blijkt enerzijds dat de zeetrafiek sedert 1960 in werkelijkheid weinig belangrijke vooruitgang boekte. Anderzijds is het duidelijk dat de Oostendse handelshaven geen specifieke zeetrafieken aantrekt, wat wel het geval is voor onze andere zeehavens. Bovendien laat het gebrek aan continuïteit in de trafiek zich steeds sterker voelen: 75 % der koopvaardischepen voer ledig uit in het voorbije jaar. Voor 1970 stellen we desondanks vast dat Oostende het hoogste groeiritme kende van alle Belgische zeehavens (13 %) voor wat betreft het goederenverkeer ter zee.

Zolang het tot geen snelhaven is uitgebouwd met de mogelijkheid tot het verschepen van eenheidsladingen, zal Oostende in hoofdzaak een passagiershaven blijven. Te noteren valt dat het voertuigen- en passagiersverkeer in 1970 een lichte vooruitgang boekte na een verliespost te zijn geweest in 1969. Alhoewel Oostende de eerste passagiershaven van het land bleef, liet de concurrentie van Zeebrugge zich sterk gevoelen: daar was het groeiritme van deze trafiek immers viermaal groter dan in de haven van de Ensorstad. Indien Oostende éénmaal als transitohaven tussen Engeland en het hinterland wenst te fungeren, dan heeft het meer dan ooit behoefte aan een vlugge aanpassing en modernisering van zijn haveninstallaties.

henri rogie



## ZEEBRUGGE

### 1. Zeescheepvaart.

	Aantal + vergelijking '69	B.N.T. + vergelijking '69
Totaal aangekomen zeeschepen	4.691 (+ 255)	12.064.406 (+ 2 %)
Ferryboten	2.277 (+ 196)	5.062.733 (+ 19 %)
Containerschepen	483 (— 81)	1.330.001 (— 12 %)
Petroleumtankers	518 (+ 33)	3.602.342 (— 14 %)
Andere koopvaardisch.	1.413 (+ 107)	2.069.330 (+ 13 %)

### 2. Passagiers en voertuigen (ingescheept en ontscheept).

	1970	1969	Vergelijk.
Passagiers	510.482	379.260	+ 34 %
Voertuigen	162.374	124.359	+ 30 %

### 3. Container- en petroleumtrafiek (in ton).

	1970	1969	Vergelijk.
Containergoederen	962.307	820.784	+ 17 %
Ruwe aardolie	5.404.103	5.501.635	— 1,7 %

### 4. Zeegoederentrafiek (in ton).

Aanvoer	Afvoer	Totaal + vergelijking '69
8 332.853 (+ 3 %)	1.177.176 (+ 22 %)	9.510.029 (+ 5 %)

### 5. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaan).

Aantal schepen	Metrieke tonnemaat	Lad. mt + vergelijk. '69
3.550 (+ 450)	1.420.521 (+ 12 %)	591.787 (+ 11 %)

In de loop van 1968 startte Zeebrugge met zijn petroleum- en containertrafiek. Geen wonder dat het jaar 1969 gekenmerkt werd door een spektakulaire «boom» in de haventrafiek: de globale tonnemaat der aangekomen zeeschepen steeg met 41 %, terwijl de goederenbeweging met meer dan 50 % vermeerderde!

Voor 1970 stelt men echter een duidelijke stabilisatie van de havenactiviteiten vast, zonder daarom te gewagen van een verzadiging. De gezamenlijke tonnage der binnengevaren zeeschepen verhoogde met slechts 2 % t.o.v. 1969, terwijl deze van tankers en containerschepen een opvallende regressie kenden. Alleen de trafiek van ferryboten en klassieke koopvaardischepen verliep in stijgende lijn. Dit had onvermijdelijk een weerslag op de algemene zeegoederenbeweging: een groeiritme van slechts 5 %, d.w.z. 10 maal minder dan in 1969 en het laagste van onze vijf zeehavens.

Niettemin bleef Zeebrugge in hoofdzaak een container- en petroleumhaven, al was de evolutie van deze trafieken minder gunstig dan tijdens het vorige jaar. Voor de aanvoer stond de ruwe aardolie steeds op de eerste plaats met 61 % van de totale goederenaanvoer, doch voor een hoeveelheid die 1,7 % lager lag dan in 1969. Tijdens dit jaar was de petroleumtrafiek meer dan verdubbeld t.o.v. 1968. Wat nu de afvoer betreft, bekleedden de containergoederen nogmaals de eerste plaats en vertegenwoordigden 24 % van de globale export, dit is 4 % minder dan in 1969. De totale containerverhandeling steeg nochtans met 17 % t.o.v. 1969. Dit is echter een betrekkelijk kleine aangroei wanneer men bedenkt dat deze trafiek in 1969 bijna verdriedubbelde vergeleken met het vorige jaar. Na de «boom» van 1969 volgde dus een zekere stabilisatie in 1970 qua petroleum- en containerverkeer. Dit is trouwens een normaal verschijnsel alhoewel het zich te Zeebrugge te sterk heeft aangetekend.

Even spectaculair als in 1969 was wel de vooruitgang van het passagiers- en voertuigenverkeer, dat voor 1970 respectievelijk 34 % en 30 % hoger lag dan in 1969. Toen had men een trafiektoename van respectievelijk 48 % en 26 % genoteerd.

Ondanks de lichte stabilisatie in het petroleum- en containerverkeer heeft Zeebrugge steeds de wind in de zeilen. Met de inhuuldiging van zijn nieuwe transoceanische containerterminal en zijn geleidelijke uitbouw tot diepzeehaven gaat Zeebrugge ongetwijfeld een nieuwe bloeiperiode tegemoet.



## GENT

### 1. Zeescheepvaart.

Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + vergelijking '69	Totaal + vergelijking '69
	3.251 (— 3)	9.500.000 (+ 11 %)

### 2. Internationale zeegoederentrafiek (in ton). (1)

Invoer	Uitvoer	B.N.T. + vergelijking '69
5.500.000 (+ 22 %)	4.000.000 (— 1,5 %)	5.711.431 (+ 13 %)

### 3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren). (2)

Aantal schepen	Metrieke tonnage	Lad. mt + vergelijk. '69
29.911 (— 3.982)	15.681.843 (— 13 %)	10.023.930 (— 13 %)

(1) Voorlopige cijfers, geraamd op basis van N.I.S.-gegevens.

(2) Uitvarende schepen op ballast niet inbegrepen.

Tijdens het voorbije jaar vertoonde de evolutie van de haventrafiek in de Arteveldestad veel gelijkenis met die van Zeebrugge.

Inderdaad, ingevolge het in dienst stellen van de nieuwe zeeluis te Terneuzen boekte Gent uitzonderlijke jaarcijfers in 1969. Oordeel zelf: de gezamenlijke tonnage van de binnengevaren zeeschepen steeg met 219 %, terwijl het internationale goederenverkeer ter zee een groeiritmte van 241 % bereikte! Eenheden tot ca. 60.000 dwt. konden toen de haven aanlopen zodat hun gemiddelde tonnemaat van 652 ton tot 1544 ton steeg in één jaar. Kortom, het jaar 1969 betekende een fantastische «boom» voor de Gentse haven.

Voor 1970 daarentegen waren de cijfers van de trafiektoename meer bescheiden, zonder daarom te spreken van een stabilisatie in de havenactiviteiten. De globale tonnemaat van de binnengeloedste zeeschepen steeg met amper 13 %, terwijl de internationale goederenverhandeling over zee een nederige 11 % als groeiritmte boekte. Per binnengevaren schip bedroeg de gemiddelde tonnage 1757 n.M.t. tegenover 1544 n.M.t. in 1969. Wanneer men bedenkt dat de Gentse haven, qua algemene zeegoederenverkeer, de grootste vooruitgang boekte na Oostende, was 1970 niettemin een vrij gunstig jaar. Sedert de vestiging van Sidmar en Texaco aan het zeekanaal heeft de industriële functie van de Gentse haven zich steeds scherper afgetekend. Aanvoer van grondstoffen en afvoer van fabrikaten blijven meer dan ooit het havenverkeer kenmerken. Wat betreft de goederenaanvoer over zee stonden de erts in 1970 steeds op de eerste plaats en vertegenwoordigden reeds ca. 50 % van de totale import. In vergelijking met 1969 was de ertstrafiek gevoelig gestegen dank zij het hervatten van het doorvoer verkeer naar het hinterland en het verdwijnen van de onrechtstreekse bevoorrading van de industrieën gelegen in de havenzone. Het staalbedrijf Sidmar, dat zijn erts volledig over zee aanvoert, kwam voor  $\frac{1}{3}$  tussen in het havenverkeer. De 56.000-tonner «Mineral Seraing» en de «Mineral Gent» metende 69.000 dwt., kwamen geregeld aan de bedrijfskade meren, respektievelijk geladen met ijzererts afkomstig uit Mauretanië en Brazilië.

Wat nu de afvoer per zeeschip betreft, bleven de ladingen van petroleum- en metaalprodukten konstant in 1970. Samen vertegenwoordigen zij circa  $\frac{3}{4}$  van de totale goederenuitvoer over Zee. Texaco Belgium nam niet minder dan de helft van de globale export voor zijn rekening. Ook bij de binnenscheepvaart bekleedden de petroleumprodukten een belangrijke plaats in de uitvoer.

Het is duidelijk dat Gent een ertshaven van belang is geworden. Gelet op de expansievooruitzichten van de siderurgie en van het Sidmarbedrijf in het bijzonder, past het dan ook de haven van de Arteveldestad door middel van een superkanaal met de zee te verbinden. Vertrekkende van Zeebrugge-Dieppehaven en verder doorgegraven doorheen het Waasland tot Antwerpen-Linkeroever met eventuele verlenging tot Luik en het Roergebied, zou deze supervaarweg meteen een doeltreffende en nationale oplossing bieden voor ons havenprobleem. In een tijdperk waarin de economie zich op wereldschaal gaat organiseren, is deze ordening zeker niet te ruim opgevat.

## ANTWERPEN

### 1. Zeescheepvaart.

Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + vergelijking '69B.N.T. + vergelijking '69	
	19.150 (+ 1.265)	67.894.317 (+ 3 %)
Tankschepen	1.969 (+ 261)	15.044.060 (+ 4 %)

### 2. Containertrafiek (in ton).

1970	1969	Vergelijking
2.200.000	1.195.576	+ 83 %

### 3. Zeegoederentrafiek (in ton). (1)

Aanvoer	Afvoer	Totaal + vergelijking '69
54.500.000 (+ 11 %)	24.000.000 (St.q.)	78.500.000 (+ 7 %)

### 4. Binnenscheepvaart

1969	Aanvoer	Afvoer	Totale lading mt.
1970	13.103.000	20.734.000	33.837.000
	—	—	Nog niet gepubliceerd

Ondanks het feit dat het aantal binnengevaren zeeschepen merkkelijk verhoogde, bleef de Antwerpse zeehaventrafiek in 1970 verder stagneren.

Het zeegoederenverkeer nam immers met slechts 7 % toe, al was dit ietwat beter dan in 1969 waar een schamele aanwinst van 2 % genoteerd werd. Niettemin lag dit groeiritmte ver beneden dat van andere grote Europese havens. Zo bv. Rotterdam, de grootste konkurrent van onze metropool, boekte in het voorbije jaar een toename van 17 % qua goederentrafiek over zee.

Zo de algemene goederenverhandeling een zekere stagnatie kende, boekte de Antwerpse containertrafiek evenwel een merkwaardige vooruitgang in 1970. Men noteerde een stijging van 83 % aan verhandelde containergoederen met als gevolg dat deze trafiek reeds 1/10 van het totale stukgoedverkeer ging vertegenwoordigen. Ter vergelijking verscheepte Rotterdam 2,4 miljoen ton containervracht, d.i. 9 % meer dan Antwerpen maar boekte een veel kleinere aanwinst, nl. 41 %. Vergeleken met Zeebrugge kende het Antwerpse containerverkeer een groeiritmte dat vijfmaal groter is. In 1969 was de vergelijking tussen beide havens ruimschoot in het voordeel van Zeebrugge. Het lijdt geen twijfel dat Antwerpen goed op dreef is om de grootste containerhaven van het continent te worden.

Wat betreft de aanvoer van ruwe aardolie kan eveneens een interessante vergelijking gemaakt worden tussen Antwerpen en Zeebrugge. In 1970 bedroeg het aandeel van de tankschepen in de globale tonnemaat der aangekomen zeeschepen 22 % te Antwerpen en 29 % te Zeebrugge. In 1969 was dit respektievelijk 21 en 35 %, wat betekent dat de petroleumtrafiek van Antwerpen tijdens het voorbije jaar konstant bleef terwijl die van Zeebrugge een lichte regressie kende. De verhouding van het aantal tankers tot het totaalcijfer der ingevaren zeeschepen was 1/10 te Antwerpen en 11/100 te Zeebrugge voor 1970. In absolute cijfers voeren viermaal meer olietankers door het Nauw van Bath dan door de pas van 't Zand. Hun globale tonnage stond respektievelijk in dezelfde verhouding.

Het belang van de Antwerpse haven schuilt ongetwijfeld in de massale verhandeling van stukgoederen. Tijdens het voorbije jaar werden niet minder dan 23 miljoen ton stukgoed verscheept, d.i. 29 % van de globale haventrafiek. Met de verwachte uitbreiding van het containerverkeer zal dit aandeel in de toekomst zeker in gevoelige mate verhogen. Ondanks de stagnatie van het havenverkeer bleef Antwerpen een wereldhaven van formaat en dé groepool van 's lands ekonomisch leven. Van 127 ha in 1950 breidde zijn havenindustriezone zich uit tot meer dan 2.300 ha in 1970. Schepen van 70 verschillende naties verzekerden er circa 300 regelmatige lijndiensten naar ongeveer 800 overzeese bestemmingen. Bijna de helft van het binnenlands goederenverkeer per spoor en 60 % van de goederentrafiek per binnenschip vonden hun begin- of eindpunt in de haven van onze metropool. Ten opzichte van onze vier andere zeehavens samengenomen, ontving Antwerpen in het voorbije jaar 1,5 meer schepen, boekte een globale tonnemaat die meer dan het dubbel bedroeg en nam voor zijn rekening een zeegoederenverhandeling die driemaal zo groot is.



## BRUSSEL

<b>1. Zeescheepvaart.</b>			
Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + vergelijking '69	B.N.T. + vergelijking '69	
	861 (+ 40)	370.328 (+ 5 %)	
<b>2. Zeegoederentrafiek (in ton).</b>			
Aanvoer	Afvoer	Totaal + vergelijking '69	
463.915 (+ 16 %)	237.517 (+ 1 %)	701.432 (+ 10 %)	
<b>3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren).</b>			
Aantal schepen	Metrieke tonnemaat	Lad. mt + vergelijk. '69	
41.724 (— 940)	27.219.431 (— 1 %)	13.620.661 (+ 1 %)	

Voor onze kleinste zeehaven was 1970 ongetwijfeld een vrij gunstig jaar. De aangehaalde statistieken wijzen immers op een bevredigende vooruitgang in alle opzichten. Het belang van de Brusselse zeehaven mag hoegenaamd niet onderschat worden. De vergelijking met de handelshaven van Oostende bewijst dit overduidelijk. Inderdaad, met ongeveer de helft minder koopvaardijsschepen dan Oostende slaagde Brussel er in praktisch evenveel goederen te verhandelen. Daar de gemiddelde tonnemaat per zeeschip juist dezelfde was voor beide havens moet het hogere rendement van het Brusselse zeehavenverkeer toegeschreven worden aan een kleinere percentage van in- en uitvarende schepen op ballast.

Alhoewel de zeetrafiek er vrij gunstig evolueerde, bleef het binnenscheepvaartverkeer van overwegend belang voor de Brusselse haven. Met zijn 13,6 miljoen ton goederen-omzet via het waterwegnet kwam Brussel onmiddellijk na Antwerpen. Dit cijfer ligt zelfs gevoelig hoger dan dat van onze drie andere zeehavens samengenomen. De grootste moderniseringswerken die voor het ogenblik aan het zeekanaal in uitvoering zijn, zullen voor de haven van Brussel ongetwijfeld de poort openen voor nieuwe perspectieven.

Vergelijkende tabel 1970					
Aangekomen zeeschepen	Antw.	Zeeb.	Gent	Oost.	Brus.
Aandeel in nat. trafiek	59 %	14 %	10 %	14 %	3 %
Toename t.o.v. 1969	+ 7 %	+ 5 %	— 0,1 %	— 3 %	+ 5 %
Gem. tonnage per schip	3.545 t	2.571 t	1757 t	423 t	430 t
<b>Globale zeetonnemaat</b>					
Aandeel in nat. trafiek	74 %	13 %	6 %	6 %	0,4 %
Toename t.o.v. 1969	+ 3 %	+ 5 %	+ 13 %	— 3 %	+ 5 %
<b>Zeegoederenverkeer</b>					
Toename t.o.v. 1969 (groeiritme)	+ 7 %	+ 5 %	+ 11 %	+ 13 %	+ 10 %

## DE AKTIVITEITEN VAN ONZE SCHEEPSWERVEN

### N.V. BOELWERF TEMSE

#### 1. Stapellopen in 1970.

Vijf zeeschepen, met een globale tonnemaat van 146.950 dwt., liepen tijdens het voorbije jaar van stapel bij Boelwerf Temse. In 1969 werden eveneens 5 eenheden te water gelaten met een gezamenlijke tonnage van 111.000 dwt. Hier volgen de bijzonderheden voor 1970 :

Stolt Crown	Chem. tanker	17.500 dwt.	Patrederiet	Zweden
Stolt Castle	Chem. tanker	17.500 dwt.	Patrederiet	Zweden
Stolt Sydness	Chem. tanker	17.500 dwt.	Three Diamond Shipping	Liberia
Ektor	Bulkcarrier	29.000 dwt.	Marmandata Cia Naviera	Griekenland
E.R. Brabantia	Bulkcarrier	65.450 dwt	Ahlers-Partners	België

## 2. Schepen in aanbouw en in bestelling.

Op 31 december 1970 waren 4 zeeschepen met een globale tonnage van 124.010 dwt. in aanbouw op de werven van Temse. Het betrof volgende eenheden, die alle onder Belgische vlag zullen varen :

- een bulkcarrier van 65.450 dwt. voor rekening van Ahler-Partners.
- een cargoschip van 20.030 dwt. voor rekening van Boelwerf/Cobelfret.
- een chemische tanker van 24.550 dwt. voor rekening van Boelwerf.
- een bulk-zeelichter van 13.980 dwt. voor rekening van Exmar Antwerpen.

Op dezelfde datum waren er 16 zeeschepen in bestelling, maar nog niet in aanbouw. Hun totale tonnemaat bedroeg 304.375 GRT.

## N.V. COCKERILL YARDS HOBOKEN

### 1. Stapelopen in 1970.

In de loop van 1970 werden 4 zeeschepen met een gezamenlijke tonnage van 67.900 dwt. te water gelaten bij Cockerill Yards te Hoboken. In 1969 hadden er 7 stapelopen plaats met een totaal van 100.700 dwt. Voor 1970 gelden volgende gegevens :

Matija Gubec	Cargo	15.500 dwt.	Jadranska Slobodna Providba.	Joegoslavië
Arya Gam	Cargo	16.500 dwt.	Arya National Shipping Lines	Iran
Arya Taj	Cargo	16.500 dwt.	Shipping Lines	Iran
Dart Europe	Containerschip	28.400 dwt.	Container Marine	België Belguim

### 2. Schepen in aanbouw en in bestelling.

Drie zeeschepen, in totaal 64.600 dwt. waren op 31 december 1970 in aanbouw op de werven van Hoboken. Het betreft 2 andere cargo's van 16.500 dwt. voor rekening van de Arya National Shipping Lines van Iran, alsook een car-bulkcarrier van 31.600 dwt. voor Carbulk N.V.

Wat betreft de eenheden die op dit tijdstip in bestelling waren maar nog niet op stapel lagen, vermeldde het ordeboek van Cockerill Yards 13 zeeschepen met een globale tonnemaat van 479.600 dwt. Voor meer details

- 3 bulkcarriers van 64.200 dwt.
- 3 cargo's van 16.500 dwt.
- 2 lashcarriers van 43.000 dwt.
- 2 passagierscargo's van 15.800 dwt.
- 1 bulkcarrier van 67.000 dwt.
- 1 bulkcarrier van 21.300 dwt.
- 1 car-bulkcarrier van 31.600 dwt.

De talrijke bestellingen van hoog-gespecialiseerde eenheden bewijzen andermaal dat onze scheepsbouwindustrie steeds geniet van haar aloude wereldfaam.

henri rogie  
15 maart 71.



# 50 ANS

# APRES



## activité navale belge 14-18

**j. verleyen**

Je finis par enregistrer des réactions de la part du Commandant en Chef, le Général TOMBEUR.

Le 12 juillet 1915, je reçois les extraits de deux lettres. La lettre N° 73/3ème Bureau annonce l'arrivée de la mission anglaise. A ce moment, je dispose déjà du MOSSELBAK arrivé fin juin. Par contre, un des Tchakalas a été renvoyé à Kabalo.

En ce qui concerne la flottille, j'estime qu'il ne faut rien entreprendre avant qu'elle ne soit complète. Il faut donc attendre le «Netta». Grâce à sa vitesse, ce bateau servira d'éclaireur et pourra signaler les coups à faire par le «Vengeur» et la canonnière qui, bien armés tous deux, peuvent entreprendre la lutte contre les bateaux allemands.

J'espère que l'on pourra marcher avec ses trois unités sans attendre l'arrivée des motorboats anglais qui vont être, paraît-il, expédiés d'Elisabethville sur Bukama.

Tout ce que je connais de ces bateaux c'est qu'ils ont douze mètres de longueur et que leurs équipages se composent pour chacun de quatre officiers et dix marins. Je suppose qu'ils sont dotés d'un armement tout à fait moderne et d'un approvisionnement sérieux en munitions et essence.

S'ils parviennent à traverser les monts BIANCO et s'ils arrivent au Tanganika, la flottille se trouvera donc sérieusement renforcée. Je compte sur l'appoint des pointeurs de marine qui pourraient servir sur nos embarcations si les leurs n'arrivaient pas.

Quant à la vedette et au remorqueur des Grands Lacs ils pourront servir à la saison des pluies et, en attendant, le long des côtes lorsque celles-ci seront efficacement protégées par la flottille proprement dite.

Comme vous pouvez le lire, le Commandant en Chef approuve mes projets mais se montre fort optimiste quant au MOSSELBAK.

A propos du MOSSELBAK, la lettre N° 183/3ème Bureau du 12 juillet 1915 contient une réponse tardive à mon rapport du mois de mai et en même temps un aveu.

Je suis toujours d'avis que la prise de possession du lac est la 1ère chose à faire mais le gouvernement vient seulement de s'y rallier. (!!)

Vous parlez de la valeur de ce qu'on a osé appeler la FLOTILLE, c'est moi qui ai employé ce mot, et nous finirons bien par en avoir une.

Au sujet de la lettre du 20 mai 1915 de «Monsieur le Lieutenant GOOR», je ferai remarquer ce qui suit : Nous ne sommes pas si loin de la saison des pluies et la guerre peut durer longtemps encore. La vedette aura donc des occasions de rendre des services.

Quant aux autres embarcations on ne doit pas les critiquer avant même de les avoir vues.

Or, à ce moment, le MOSSELBAK est à ma disposition et j'ai pu constater que les critiques que j'avais émises à son sujet étaient fondées à 100 %. Comme je vous l'ai dit, j'ai du faire couper au chalumeau les créneaux, enlever le bouclier de la pièce de 57, ponter l'embarcation sur ses deux tiers et me priver de la pièce de 47 dont le chandelier s'était brisé net au premier coup d'essai.

Mais je dois aussi me battre pour obtenir le strict minimum de personnel. Voici le double d'une lettre que j'adresse le 1er octobre au Major, commandant le Groupe II au Camp du Km 261 :

«J'ai l'honneur de vous exposer, comme suite à notre entretien d'hier, que le seul changement à apporter à l'état du personnel nécessaire à bord des diverses unités que je vous ai adressé annexé à ma lettre n° 28 du juillet 1915, a rapport à l'augmentation de l'effectif artillerie à bord du «Delcommune»; ce changement provient de ce que je ne prévoyais pas l'artillerie dont cette unité serait armée (2 chefs de pièce et 2 adjoints au lieu de 2 chefs de pièce).

Je viens en effet d'armer le VENGEUR (toujours au fond de la Lukuga) avec les deux pièces de 75 dont je dispose. Cet armement sera réduit à une pièce. Je dois dire du reste que lors des essais de tir, je m'étais placé dans la cale du bateau pour sentir ses réactions. Eh bien, on le sentait vraiment «respirer violemment».

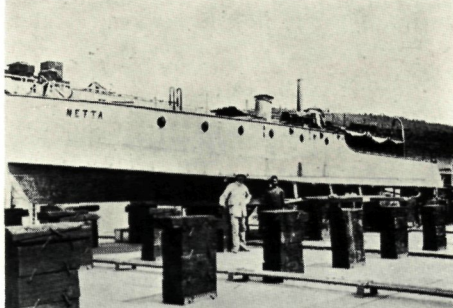
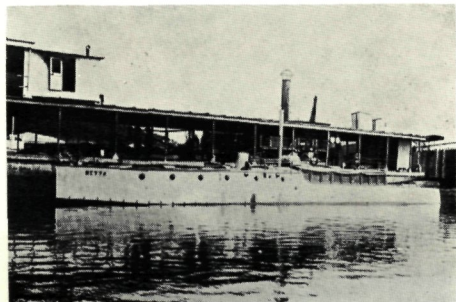
J'insiste vivement sur la nécessité de rassembler au plus tôt l'effectif mentionné dans cet état, si réellement la Flottille Belge est appelée à opérer. Les dernières mesures auxquelles nous sommes réduits, en ce moment, ne suffisent pas; pour arriver à des résultats sérieux, il nous faut un personnel exclusivement attaché à la Flottille. Pour mémoire voici le personnel dont je dispose en ce moment : Goor - Dandoy - De Jonghe - Jara - Easterbrook (volontaire anglais) - Melin.

Détachés pour l'exercice d'autres effectifs. Zutterlund - Moens - Baptiste - Pelgrims. Wall - Barvaux - Erkenrath, sous réserve de décision.

Pour ce qui regarde les nominations aux diverses fonctions dans cette unité, il n'entre point dans mes intentions de discuter les décisions de l'autorité supérieure, mais j'attire votre attention sur l'opportunité qu'il y a en général à confier une pièce à un artilleur, une machine à un ingénieur ou mécanicien, une passerelle à un officier de marine.»

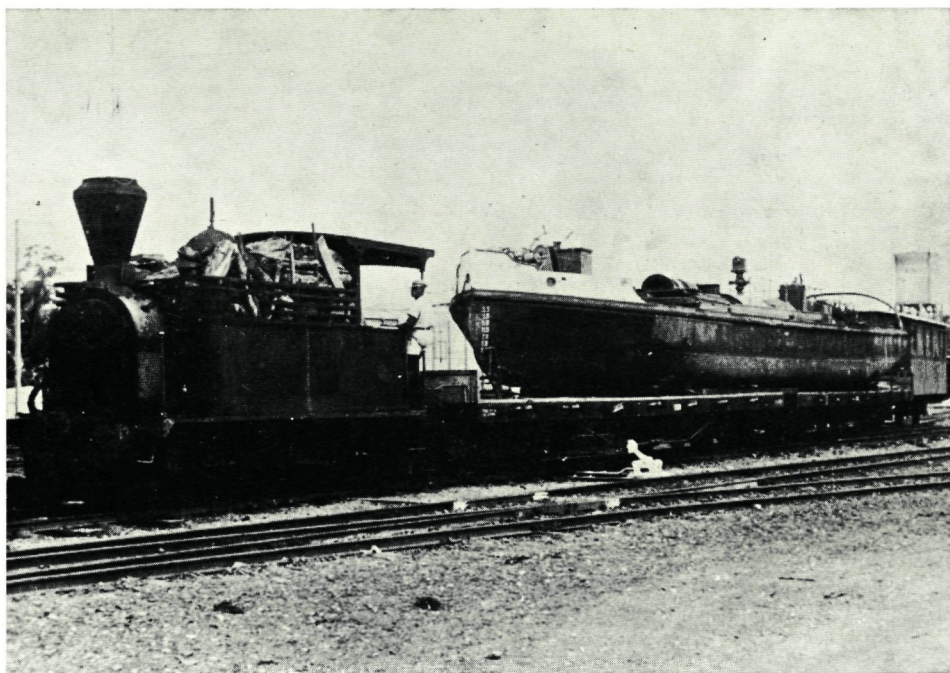
Une autre vue de la Netta à l'eau avant son départ de Léo.

Une autre vue de la Netta à sec avant son départ de Léo. Devant, le volontaire français DUPLAN.





Le Commandant Maurice PIRET, également collaborateur de Neptuneus, nous communique aimablement un cliché personnel au sujet des remorqueurs dénommés dans notre article « Tchakalas ». Selon le Cdt PIRET, le terme « Tchakala » lui est inconnu. Ce terme désignant en swahili un objet sans importance était utilisé pour désigner les draisines du chemin de fer. Les bâtiments en question étaient le KONGOLO Moya (I) et KONGOLO Bili (II). Ces deux unités avaient été construites chez Cockerill en 1914 pour être utilisées indifféremment sur le bief moyen et le bief supérieur du fleuve. Leurs dimensions étaient donc limitées rigoureusement par le gabarit de la voie ferrée Kindu-Kongolo. Le KONGOLO I que nous voyons ici sur rail à Kindu en 1946 avait comme son sistership les dimensions suivantes : longueur hors tout 21 m. (20 entre pp.), largeur 3 m 20, creux 1 m 25, déplacement 20 tonnes, puissance 40 C.V. Ils correspondent donc bien à la description faite par le Cdt G. GOOR. On remarque que la barre se trouve à l'avant. Le Cdt PIRET nous signale que cette particularité se retrouve souvent sur les unités fluviales coloniales de façon à permettre au pilote de se rendre compte plus rapidement des obstacles fréquents à la navigation (bancs de sable, troncs d'arbres ou végétations à la dérive). Le Cdt PIRET exprime aussi l'opinion que c'était folie pure que de vouloir utiliser ces embarcations sur le lac Tanganyika. Ce beau cliché nous donne une excellente idée de la façon dont les petites unités de notre flottille furent transportées par rail.



Vous voyez donc de quels pauvres effectifs je disposais. En dehors de cette poignée de blancs, nos équipages étaient fournis par des artilleurs Bangalas. Ce n'étaient pas des marins mais ils étaient loin d'avoir peur de l'eau car c'est une race de fameux piroguiers. Cette impression est encore renforcée lorsque je vois arriver, le 27 octobre, l'importante mission du Lieutenant-Commander Spicer-Simson. Aussi, c'est plus fort que moi, je me précipite sur ma machine à écrire et, dès le 30 octobre, j'envoie le rapport suivant :

Pour ce qui concerne le personnel blanc de la flottille en dehors de ce qui précède, je sollicite instamment la mise à ma disposition au plus tôt du complément qui a fait l'objet déjà de plusieurs lettres et entrevues. L'Angleterre, nation navale par excellence, nous indique la voie à cet égard. Avec ses bateaux de dimensions réduites et d'armement à peu près semblable à notre dix tonnes, elles entretiennent 27 officiers, sous-officiers et « ratings », tous blancs. Nous avons en ce moment à la veille d'entrer en action, ainsi que l'indique le tableau hebdomadaire renseignant la situation pour la semaine écoulée, 2 marins, 2 artilleurs, 2 mécaniciens pour armer une canonnière de 30 T. avec armement moderne, une chaloupe canonnière de 10 T., une vedette de 3 T., un glisseur et un remorqueur. Il m'est impossible d'organiser un service dans ces conditions et ce n'est pas au moment même de marcher à l'ennemi que je puis songer à créer un organisme en quelques heures. La Force Publique ne doit son ordre et sa valeur tant admirées qu'à son organisation lente et méthodique. Quel que soit mon désir d'arriver à lui donner une sœur navale digne d'elle, je me vois impuissant devant le manque de moyens et je prévois, après les mois d'inactivité actuelle que (ma correspondance l'établit nettement) j'ai pronostiquée dès mon arrivée au Tanganika au commencement de cette année, de nouveaux retards causés cette fois par le manque d'assimilation suffisante du personnel au milieu nouveau, aux conditions différentes.



Eh bien Commandant, grâce à votre mémoire et à vos patientes recherches de photos et d'archives, nos lecteurs connaissent maintenant la tenacité (qualité bien marine) dont vous et votre petite équipe avez fait preuve pour la constitution, contre vents et marées, c'est le cas de le dire, de la partie belge de la flottille du Tanganyika. Je tiens à vous en féliciter et à rendre hommage à la compétence dont la Marine belge a fait preuve, par le truchement de votre personne, pour réaliser de si grandes choses avec si peu de moyens. Il nous reste maintenant, avant d'emmener nos lecteurs aux véritables combats, à dire quelques mots complémentaires de la partie anglaise de la flottille alliée, la «Naval Africa Expedition».

Dans le N° 1/1970, j'ai déjà donné les distances parcourues et le calendrier de la progression de l'expédition. J'ai toujours cru depuis ma jeunesse (et cette opinion doit être, je pense, partagée par beaucoup) que la mission navale anglaise avait été constituée à la demande pressante du Gouvernement belge, débordé par les événements au Tanganyika et impuissant au point de vue naval. Eh bien, quand on lit le livre «The Phantom Flotilla», il semble qu'il s'agit là d'une initiative purement anglaise. Les Allemands avaient acquis la maîtrise du Tanganyika après la destruction du «Cecil Rhodes» et la mise hors service du «Alexandre Delcommune». Cette maîtrise impressionnait vivement les populations indigènes de Rhodésie qui se disaient que les Allemands étaient plus forts que les Anglais. Les colons anglais s'inquiétaient de cet état de choses qui pouvait avoir des conséquences fort graves. Un chasseur anglais du nom de John R. Lee décide de faire quelque chose lors de son retour en Angleterre. Il se fait introduire chez le premier Lord de l'Amirauté, Sir Henry Jackson, et il lui dit qu'il faut absolument mettre fin à l'hégémonie que procure aux Allemands un seul «gunboat» sur le Tanganyika.

Le premier Lord de l'Amirauté prend cette affaire au sérieux. C'était le 21 avril 1915. Dès le lendemain, le principe de l'opération est admis. On hésite bien quelques secondes pour se demander s'il s'agit bien d'une mission qui incombe à la Navy. Mais, le premier Lord est vite libéré de ses scrupules : «It is both the duty and the tradition of the Royal Navy to engage the enemy wherever there is water to float a ship».

On ne possède même pas une carte du Tanganyika à l'Amirauté ! On prend donc quelques renseignements par radiotélégrammes au Q.G. anglais à Nairobi. Comment voulez-vous discuter les détails d'une aussi délicate opération en échangeant quelques laconiques télégrammes chiffrés ? Nairobi confirme que les allemands ont un «gunboat» et deux canots à moteur sur le Tanganyika et précise même que, selon certains renseignements, ils auront bientôt deux canonnières (nous sommes payés pour savoir qu'ils en ont plus que deux depuis longtemps). John R. LEE signale aussi que les Belges préparent quelque chose à la Lukaga et qu'il serait bon d'installer la base de la flottille à cet endroit. Par contre, il ne conseille pas ce que nous appelons la voie nationale belge. Certains passages seraient-ils trop étroits sur les lignes de chemin de fer ? Ceci semble inexact car nous avons amené notre matériel sans démontage par ces lignes. Or, les vedettes anglaises sont plus petites que nos embarcations. Voilà donc l'expédition lancée sur une voie nationale anglaise par le Cap, voie conseillée par John R. LEE qui ne connaît sans doute que celle-là. On va courir ainsi de gros risques et exposer les hommes et le matériel à de dures épreuves. Rappelez-vous le passage de la lettre du Général TOMBEUR, passage cité plus haut : «S'ils parviennent à traverser les monts BIANO et s'ils arrivent au Tanganyika...» Le Commandant en Chef belge n'est donc pas rassuré et il ajoute qu'il compte sur les pointeurs de marine anglais pour servir sur nos embarcations «si les leurs n'arrivaient pas».

Il semble donc bien que l'expédition navale fut une initiative anglaise et que les autorités belges ne furent qu'informées de son arrivée. Deux arguments semblent militer en faveur de cette thèse. Le conflit d'autorité qui surgira en 1916 entre le Colonel MOULAERT et le Commander SPICER SIMSON prouve que les modalités de la collaboration anglo-belge n'avaient certainement pas été mises au point. Le Colonel MOULAERT considère que la flottille anglaise fit partie des forces sous son commandement tandis que le Commander déclare en somme n'avoir d'ordres à recevoir que de Sa Majesté. Autre argument, si la mission avait été préparée en collaboration avec la Belgique, la voie nationale belge aurait été choisie ou tout au moins étudiée.

Le Commandant GOOR m'a déclaré : «Je ne me souviens pas avoir entendu parler d'un accord anglo-belge à ce sujet. L'arrivée de la flottille anglaise nous fut tout simplement annoncée. Quant au choix de la Lukaga, la chose se comprend facilement. La rive rhodésienne du sud du lac est très petite et était très exposée par suite de la proximité du port allemand de Bismarckburg. C'est pour cela que lorsque l'expédition s'est retirée à Kituta, j'ai pris soin de l'escorter avec le «Vengeur» bien que la maîtrise du lac ait été déjà virtuellement entre nos mains».

Un laborieux travail de recherches dans les archives belges et anglaises serait seul à même d'élucider ce point.

L'expédition est formée en un temps très court puisqu'on en parle pour la première fois le 21 avril et qu'elle embarque à Tilbury sur le «Llanstephen Castle» le 15 juin. La formation et le commandement de l'expédition sont confiés dès le début au Lieutenant-Commander Spicer-Simson qui était en charge à ce moment à l'Amirauté. Il avait déjà acquis de l'expérience dans la mise en œuvre de canonnières dans les colonies. Le personnel se rassemble rapidement. On a un peu l'impression que l'affaire est montée par une bande de copains qui amènent chacun d'autres copains. Des soldats écossais deviennent marins, des civils sont incorporés dans la Navy et y sont commissionnés à un grade. John R. LEE lui-même est engagé comme second de l'expédition et part en éclaireur. Un médecin accompagne l'expédition avec un matériel important. On se fait fournir tout ce dont on pourrait avoir besoin en fait d'approvisionnement, munitions, armes individuelles etc. ainsi qu'une grande provision d'essence qui sera bien dangereuse à transporter sur le navire d'abord et par train ensuite (le wagon transportant l'essence était accroché en queue du convoi dans l'éventualité d'un incendie).



On emporte même des mines marines que l'on espère mouiller aux endroits où les bâtiments allemands viennent se ravitailler en bois.

Les embarcations sont fournies par la firme bien connue de Messrs Thornycroft à Twickenham sur la Tamise. Ce sont des vedettes de rivières en acajou, forty feet long, deux hélices, deux moteurs à essence de 100 h. p. 19 nœuds. L'une des embarcations doit être amputée du magnifique salon installé derrière la timonerie, l'autre est réquisitionnée au moment où elle allait quitter l'Angleterre car elle était destinée à l'aviation militaire grecque. On les dote d'une pièce d'artillerie un peu trop puissante pour d'aussi petites unités. (3 livres)

Une pièce d'artillerie de réserve est emportée, de même que trois mitrailleuses Maxims.

Les vedettes sont au lac le 27 octobre et à l'eau le 24 décembre (construction de l'embryon de môle). Entre-temps le Lieutenant-Commander Spicer-Simson étudie le problème sur place. Il constate maintenant combien immense et agité est le lac pour ces petites unités. Le problème du rayon d'action se pose car si l'on doit pousser à plein régime les deux moteurs de 100 h. p., on risque de se retrouver à sec au milieu du lac. Le commandant anglais décide que notre Vedette accompagnera chaque sortie avec une bonne réserve d'essence. De même, le commandant anglais a pu observer à la jumelle les unités allemandes en patrouille. Il lui vient en tête d'essayer de capturer une de ces unités pour l'équiper d'une des deux 75 de marine retirée au « Vengeur ».



Door gebrek aan plaatsruimte kon de Nederlandse vertaling van « 50 ans après » in dit nummer niet verschijnen en wordt overgebracht naar het volgend nummer.



### Ten huize van de laatste kaper des Koning... Georges Goor

Aan de drukke Tervurenlaan, waar een snelrazend verkeer zich tussen de talrijke omleidingen en straatwerken tracht heen te wringen, woont in het nr. 66 C. Kommandant Georges Goor. Kommandant Goor aan onze lezers voorstellen is als water naar de zee dragen, hij is inderdaad zowat de held van de grote Neptunusfamilie geworden, de « dernier corsaire du roi » voor zijn biograaf en kroniekschrijver Verleyen.

Op 9 april jl. was de redactie - voorzitter J.C. Liénart en redakteur E. Van Haverbeke te gast bij Kommandant Goor. In aanwezigheid van een selekt gezelschap van goede vrienden en medewerkers... Commodore L. Lurquin, Stafchef van onze Zeemacht, Dr. hist. M. Luwel, Conservator van het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika, Captain M. Piret, auteur van « Congo Waterways », Paul Scarceriaux, Directeur B.N.R.A. en uitgever van de « Belgian Shiplover » en de heer Verleyen, auteur van « 50 ans après... activité navale belge 14-18 ».

Op dit prachtig appartement, op een van de hoogste verdiepingen gelegen, met een panoramisch zicht op Brussel, een oase van stilte hoog boven het druk verkeer, vol met herinneringen aan de carrière van de gastheer, werden tussen een hartig glaasje heel wat zaken uit het verleden besproken. Met een verbazendwekkende helderheid van geest, een rijke woordenschat, een vertellerstalent brengt Kommandant Goor - die wij soms een weinig stout, maar toch vol eerbied « Georges » noemen - ons terug naar het begin van deze eeuw op het Tanganikameer. Een avondje om van te snoepen, en als de sfeer er is, komt de Muze op bezoek, deze maal had ze Capt. M. Piret uitgekozen, die dan ook het gezelschap vergastte op poëzie van eigen makelij.

Wij hadden nooit durven dromen dat de steeds zeer ernstige heer Verleyen, de avond zou beëindigen met het zingen van zeemannsliederen.

Graag vergasten wij onze lezers op de dichtkunst van Capt. Piret, die voor een maal de « Congo Waterways » heeft verlaten en zomaar overgestapt is naar « the deep South ».



Onze gastheer.

Sur les bord du Mississippi  
Un alligator se tapit  
Il vit passer un négriillon  
Lui : « Bonjour mon garçon »  
Mais le nègre lui dit « Bonsoir »  
La nuit tombe, il va fair noir »  
Et j'aurais tort  
de parler à l'alligator.  
Sur les bords du Mississippi  
Un alligator a du dépit  
Car il voulait au réveillon  
Manger le tendre négriillon.

M. Piret

Commandant Georges Goor, eeuwige jeugd...







# L'AVIS DE PALINURE

## Une amusante histoire de beurre

«C'était pendant l'horreur d'une profonde nuit...»

Le 26 mars 1970, le petit caboteur hollandais «Holchart», (port d'attache Amsterdam) entrait au port de Calais alléguant une avarie de machines. Il avait chargé à Anvers des engrais à destination de la Pallice (avant-port de La Rochelle). Rien que de très normal et si les douaniers font leur ronde, c'est pure routine. Mais leur attention est attirée par des mouvements insolites sur le quai du Rhône où est amarré le «Holchart». Un va-et-vient d'hommes portant des colis semble établi entre le navire et des véhicules sur le quai. Les douaniers se concertent, s'avancent doucement en se dissimulant derrière des caisses, des grues, dans la meilleure technique imitée des films d'espionnage. Aucun doute n'est possible, on décharge clandestinement ! Stridences de sifflets, sommations, coups de revolver, gaïopades puis un grand silence. Deux voitures tous feux éteints ont disparu dans le dédale du port. Restent entre les mains des représentants de la loi un camion, une fourgonnette et des cartons de 25 Kgs chacun contenant du beurre. du bon beurre... russe, entre 10 et 11 tonnes. Où cette denrée éminemment kolkhozienne a-t-elle été chargée ? à Anvers ? à Amsterdam ? on ne le saura sans doute jamais, et pour les douaniers français, la question est sans importance. Ils sont à leur affaire et vont tout saisir. A bord du «Holchart» quelques lumières s'allument, deux hommes viennent aux nouvelles : le capitaine et l'homme de veille... les coups de feu, disent-ils, les ont arrachés au sommeil. L'équipage, l'unique troisième homme qui le compose ? disparu ; du beurre ? connais pas... Pour ne pas interrompre leurs rêves, on les envoie terminer la nuit en prison, à Boulogne. Ils y resteront cinq mois pour s'entendre condamner à six mois de prison, le matelot fugitif à un an par défaut. Nous ignorons si les condamnés se pourvoieront en appel de cette décision du tribunal de grand instance de Boulogne, mais les conséquences financières de cette affaire de contrebande sont autrement graves !

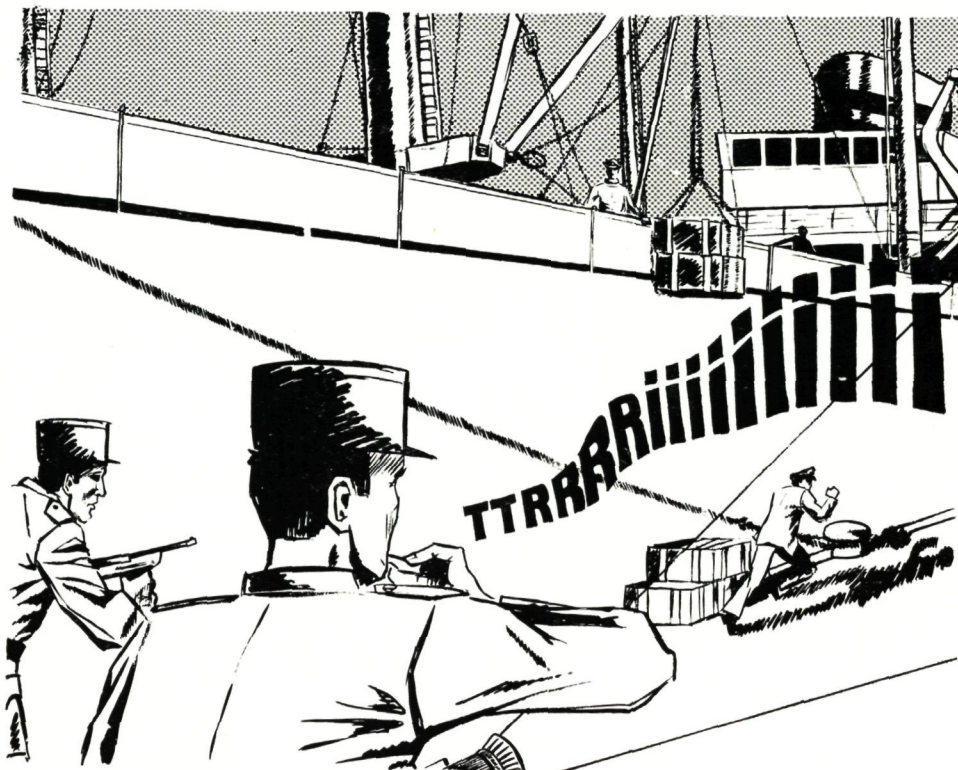
Solidairement les trois hommes qui naviguaient à bord du «Holchart» sont condamnés à une amende de 3.100.000 frs. français, somme égale au quadruple de la valeur des deux camions et d'une somme de 137.729,50 frs. français, produit de la vente du beurre non saisi (emporté par les voitures disparues) plus une amende de mille frs. français pour tenir lieu de confiscation des véhicules non saisis qui ont disparu avec une partie du beurre. Le capitaine paiera aussi une amende de 270.000 frs. français, représentant la confiscation de la marchandise et une autre de 200 frs. français pour tenue irrégulière des documents de bord (le beurre n'était évidemment pas renseigné dans l'inventaire de la cargaison). Enfin le tribunal a prononcé la confiscation du «Holchart», des deux camions et d'une somme de 137.729,50 frs. français, produit de la vente du beurre ayant pu être saisi.

C'est tout.

L'armateur du «Holchart» la «Scheepvaartbedrijf Holland Coasting» a eu soin de ne pas mettre les pieds à Calais ou à Boulogne. Pour lui, cette affaire de matière grasse constitue une perte sèche. Mais la France ne demandera-t-elle pas à la Hollande, l'exéquatour de son jugement pour récupérer le montant des condamnations sur les biens de l'armement et de l'équipage ? L'armateur connaissait-il la contrebande à laquelle se livrait son brave navire ? Nous l'ignorons.

Une dernière question nous préoccupe : le cargo va donc être vendu en vente publique à Calais. Que vaut-il encore ? Rien ne s'abîme plus qu'un navire non entretenu. A cet égard, rappelons des faits déjà anciens qui se sont passés à Zeebrugge. Deux chalutiers anglais avaient été saisis par la douane pour contrebande de tabac ; ils furent mis à la chaîne dans l'arrière port et l'affaire traînant en longueur, la douane qui avait la responsabilité de

la saisie s'en désintéressa. Un beau matin on s'aperçut que les deux chalutiers, solidaires jusque dans la mort, avaient coulé. Non seulement l'administration des douanes ne retira rien des deux bateaux, mais elle dut payer bien cher à la direction du port de Zeebrugge, leur renflouement... plus cher que la ferraille. Souhaitons, dans l'intérêt tant des Hollandais que du trésor français, que les douaniers boulonnais aient été plus avisés que leurs collègues belges : au prix où est le beurre, au jour d'aujourd'hui... !



### Epilogue

Le cargo «Holchart» amarré au bassin ouest (Calais) a failli couler, une voie d'eau s'étant déclarée par suite d'une défectuosité de vanne. Les pompiers ont été alertés car le matériel du bord était hors d'usage et un peu plus tard un scaphandrier a colmaté l'ouverture. Il y avait déjà beaucoup d'eau dans la cale et les moteurs étaient submergés. Le «Holchart» définitivement saisi par le tribunal de grande instance de Boulogne du 13 juin 1970, est donc devenu propriété de l'état français.

Disons adieu au smokkeleer malheureux par une note tragi-comique. Le capitaine et son matelot ont passé huit mois en prison et n'ont été relâchés qu'après une grève de la faim et une intervention de leurs familles auprès de Monsieur Pompidou.

Good bye, Holchart, farewell... !

N.d.l.r. : Le Holchart a été vendu en février 1971 pour 33.600 N.F. le navire sera démoli sur place à Calais.





# DES ROSES POUR SANDRA



Nouvelle inédite par Hendrik van der Zee.

Le Lieutenant de vaisseau Jost Friedman, commandant de l'U-253, bondit sur ses jumelles et scruta l'horizon dans la direction indiquée par l'officier de quart.

Cela se passait le 17 novembre 1942, à 130 milles à l'ouest des Iles Shetland. La longue houle de l'Atlantique balançait le sous-marin sur un rythme lourd et monotone. De grosses vagues, soulevées par le tangage, venaient s'écraser contre le kiosque en faisant jaillir d'énormes gerbes d'écume.

— Deux mâts et une cheminée. Un gros cargo, précisa le commandant.

Dans les premières ombres du crépuscule, on distinguait deux pointes de mâts qui émergeaient des vagues. Le navire semblait suivre une route opposée à celle du sous-marin.

— Un vieux rafiot qui aura dû quitter un convoi pour ennuis de machines et qui essaie de rejoindre les îles proches, pensa Friedmann.

— Postes de combat. En demi-plongée ! commanda-t-il.

Les occupants de la passerelle dégringolèrent l'échelle menant à la centrale. Le commandant descendit le dernier et ferma l'écouille au moment où l'eau entra dans les ballasts. Non sans peine, car la mer était houleuse, l'officier technicien manœuvrait le sous-marin afin de l'amener en demi-plongée, c'est-à-dire à profondeur de périscope. Le grondement des diesels s'était tu, remplacé par le léger ronronnement des moteurs électriques.

Friedmann rejeta son képi en arrière, fit pivoter le périscope dans le 265 et riva ses yeux à l'oculaire. C'était l'instant qu'il avait attendu avec tant d'impatience depuis le début des hostilités. Bien qu'il fût toujours coté comme excellent officier de marine et particulièrement doué pour la guerre sous-marine, il avait dû attendre trois longues années avant d'obtenir son premier commandement, celui de l'U-253 dont c'était la première croisière.

Au périscope, le commandant Friedmann prenait les relèvements et les distances nécessaires à l'établissement du plot relatif que dessinait son navigateur.

— Il file huit nœuds. Route zéro, huit, cinq, annonça celui-ci.

Friedmann modifia légèrement le cap de son sous-marin, de façon que sa route croisât celle du cargo, à portée de tir. Au fur et à mesure que le navire grossissait dans le viseur du périscope, Friedmann en décrivait les caractéristiques pour son second qui compulsait les registres du Lloyd.

— Cargo de la classe «Atlantic», commandant. Vitesse de croisière 15 nœuds, 9.850 tonnes bruts. Vraisemblablement de la Seas Shipping Company de New York, annonça le second qui vint vérifier au périscope.

— Parez les tubes 1 et 2. Torpilles électriques. Restez au périscope, second ! commanda Friedmann tandis que le navigateur transmettait les éléments de tir à l'appareil de pointage.

— Tubes 1 et 2 parés, commandant, annonça l'officier artilleur après un instant.

Les nouvelles torpilles à propulsion électrique du type GVIIIE, offraient l'avantage de ne laisser aucun sillage de bulles d'air, contrairement aux anciennes «anguilles» à air comprimé. Par contre, il était arrivé que leurs systèmes d'allumage magnétique ne fonctionnent pas, comme ce fut le cas lors de la récente croisière du l'U-130 à bord duquel le lieutenant de vaisseau Friedmann avait effectué son dernier raid comme second.

Cette dernière croisière sur l'U-130, Friedmann ne l'oublierait jamais. Après avoir coulé huit unités totalisant quelque 64.500 tonnes - un record absolu - l'U-130 avait rejoint sa base le 3 septembre dernier, un jour plus tôt qu'initialement prévu. Les 44 hommes de l'équipage y furent reçus avec tous les honneurs militaires. La fanfare du corps des sous-marinières les attendait au bout de la jetée, jouant sur un rythme martial «Des roses pour Sandra», la rengaine que toute l'Europe fredonnait en ce sombre automne 1942. Au cours de la traversée triomphale du retour, que de fois les matelots de l'U-130 avaient chanté en chœur les couplets naïfs de cet air pourtant si nostalgique. Et chaque fois, Friedmann avait pensé à sa Sandra à lui, qu'il avait épousée avant d'appareiller pour cette randonnée mémorable.

— Plus de doute possible, commandant, c'est l'«Atlantic Glory». Distance 4.700 yards, relèvement deux, cinq, sept.

Les observations du second interrompirent les rêveries du commandant Friedmann. Son expression se durcit soudain. Une étrange lueur brilla dans ses yeux qui reflétaient pourtant une profonde tristesse depuis sa dernière croisière.

— Je l'aurai celui-là. Il faut que je l'aie ! songea-t-il tout haut et son poing s'abattit sur le cadran du compas.

Le navigateur sursauta. Sans doute attribuait-il cette détermination au sens du devoir et à l'amour du métier qui animaient d'ordinaire le commandant. Mais il ne pouvait comprendre, car il ne savait rien du malheur qui avait frappé son commandant après le retour triomphal de l'U-130.

Aussitôt la réception officielle terminée, Friedmann était parti à la recherche de sa jeune épouse qui devait se trouver à l'entrée de la base sous-marine, parmi les parents de l'équipage. Il ne l'avait pas trouvée. Sans doute n'avait-elle pas été prévenue de sa rentrée prématurée et il s'était engouffré dans le premier train en partance pour son village. Il avait sonné à la porte de son nouveau home et personne n'était venu lui ouvrir, il avait glissé sa clé dans la serrure. Un merveilleux bouquet de roses rouges décorait la table du living...



— Relèvement deux, trois, zéro. Distance 3.000 yards. Il faut prendre la route d'approche, commandant.

— Bien, second, je reprends. Les deux machines 140 tours en avant. Bâbord 15. Gouvernez un, sept, cinq !

Le timonier répéta les ordres du commandant.

— Un, sept, cinq en route. Les deux machines sont à 140 tours en avant !

Les yeux rivés au viseur du périscope, le commandant Friedmann attendait que sa proie se présentât droit devant, à 1.000 yards de distance. Le cargo se rapprochait rapidement, gardant le même cap, inconscient du danger qui le guettait. Dans la centrale de l'U-253, la tension augmentait au fil des secondes. Les hommes de la cale avant, penchés sur leurs appareils de tir, gardaient les yeux fixés sur les indicateurs d'ordres.

Bien qu'il eût participé à de nombreux torpillages à bord d'autres sous-marins, Friedmann paraissait crispé. C'était la première attaque qu'il dirigeait en tant que commandant et, surtout, il lui fallait sa revanche. Une revanche sur le sort qui l'avait si cruellement humilié lors de son dernier retour au pays. Cette revanche l'obsédait. Il la voulait complète, éclatante. Il deviendrait un grand commandant de sous-marin, comme l'étaient Prien et Kretschmer. Il rentrerait à sa base nanti d'un long bulletin de victoires et y serait accueilli comme un héros. Alors seulement, il pourrait dire que son honneur bafoué était vengé. Ainsi l'entendait le commandant Friedmann.

Enfin la cible se présenta droit devant.

— Tube numéro un, feu ! cria Friedmann.

La torpille électrique partit avec un claquement sourd et fila vers sa proie. Aussitôt, l'U-253 vira de bord. Le navigateur compta calmement les secondes sur son chronomètre.

— ...50, 51, 52, 53, 54. Elle doit y être !

Aucune explosion ne se produisit. Pourtant, l'engin ne pouvait avoir manqué le but, la cible s'étant présentée dans des conditions de tir optimales. Aucun doute possible, c'était le mécanisme d'allumage magnétique qui n'avait pas fonctionné. Quelle malchance ! Il faudrait effectuer une nouvelle approche et le soir tombait rapidement sur l'océan. Le commandant était furieux. Voilà que le sort continuait à s'acharner sur lui. Il porta ses mains à son front et revit soudain le bouquet de roses dans son living. Ces maudites roses dont il s'était approché pour y trouver une petite carte blanche portant ces simples mots : «Des roses pour Sandra». Que signifiait cette plaisanterie ? Des roses pour Sandra, tout comme la chanson. Un doute affreux s'était alors emparé de lui. Machinalement, il avait retourné la carte et ce qu'il y avait lu, l'avait laissé anéanti : «En souvenir de la folle nuit d'amour avant mon départ pour le front de Russie. Karl».

Sans attendre l'arrivée de Sandra, il avait quitté sa maison et rejoint directement sa base pour y demander la suppression de son congé. On l'avait immédiatement désigné comme commandant de l'U-253 et le lendemain, il s'était retrouvé en Mer Baltique pour y diriger une croisière d'entraînement d'un mois. Deux jours plus tard, le 6 novembre, l'U-253 quittait Kiel, sa flamme de guerre flottant au vent. Et voici qu'il venait de découvrir son premier ennemi qu'il avait d'ailleurs malencontreusement raté.

— Commandant, un bruit d'hélices dans le 020 ! cria le matelot du poste d'écoute. Comment Friedmann avait-il pu se laisser distraire par l'évocation de ce pénible souvenir ? Pour un commandant de sous-marin dans le feu de l'action, c'était une négligence impardonnable ! Maudite femme !

Il bondit sur l'oculaire du périscope et ce qu'il vit le glaça d'effroi : dans l'ombre du crépuscule, un destroyer de la Royal Navy, filant ses 25 nœuds, fonçait droit sur lui, guidé par son asdic.

— Bâbord toute ! Plongez immédiatement à 360 pieds ! hurla-t-il.

Mais déjà, le destroyer ennemi arrivait au-dessus de l'U-253 et lâchait ses quatre grenades sous-marines...

Deux heures plus tard, le G.Q.G. de l'Amirauté britannique publiait le communiqué suivant : «Ce 17 novembre, à 16.12 G.M.T., le destroyer H.M.S. Red Rosie du squadron 713 de l'Atlantic Force a coulé un U-Boot par 60 degrés 48'24" de latitude nord et 06 degrés 25'03" de longitude ouest. Le sous-marin ennemi a été détruit corps et bien».

H. Van der Zee

# ONZE KOOPVAARDIJ...

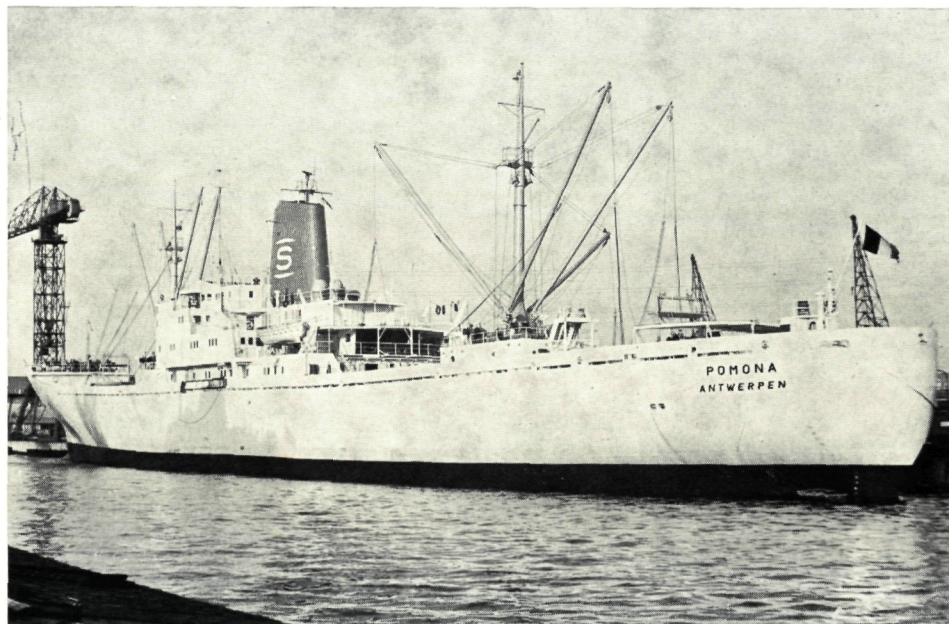
Meer en meer wordt Neptunus gelezen in de koopvaardijmiddens, dit weer spiegelt zich onvermijdelijk in de inhoud van ons tijdschrift, denkt maar aan de rubrieken : Maritiem Panorama ; Telex Mar-Mar ; aan bepaalde artikels en nu aan deze nieuwe rubriek « Onze Koopvaardij ».

Het is altijd onze wens geweest een algemeen maritiem tijdschrift te worden, vanzelfsprekend zal onze Zeemacht daar steeds een belangrijk deel voor zich blijven opeisen en dit met rede.

Of deze rubriek « Onze Koopvaardij » zal inslaan, weten wij niet, dit hangt af van de medewerking die wij ontvangen van de koopvaardij zelf en hier denken wij niet aan de rederijen, maar wel aan de Kapiteins, Officieren en bemanningsleden van onze koopvaardijvloot zelf.

De lijn, de richting van de rubriek laten we aan hen over, zal het ernstig worden - wat wij betwijfelen - zal het een soort van klaagmuur worden, zal het humoristisch worden - wij hopen het - !

Een eerste contact hadden we met Kapitein R. Legein, Kapitein van de MS. POMONA, schip van de rederij Ahlers, waarvan we hieronder integraal zijn schrijven dd. 18 februari publiceren.







Ahlers

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

ahlers rederij

Los Angeles 18/2/71

U. REF.  
O. REF.

ANTWERPEN 1.  
TAVERNIERKAAI, 4

Kapitein Lienart ;

Bij het overnemen van het bevel van het ms Pomona , na een langere verlofperiode , vond ik een nummer van Neptunus in een kast , tesamen met andere dokumentatie. Na het doorlezen van meerdere artikels , die mij nogal militair voorkwamen , bemerkte ik uw brief van 13 oktober '70 , waar U aandringt op samenwerking Zeemacht - Koopvaardij wat betreft de voorlichting van onze landgenoten " Landratten ".

Graag had ik U bedankt voor de uitnodiging en de kans die uw blad ons aanbiedt om onze levenswijze aan boord te beschrijven en te verdedigen. Als antwoord op uw uitnodiging zend ik hierbij 2 nummers van de T.D.P. , een soort boordrevue , dat bij ons aan boord verschijnt onder de stuwkracht van meerdere jongere Officieren en oorspronkelijk alleen bedacht was voor scheepsgebruik. Noteer dat wij allen fier zijn op zijn bestaan.

Na een gesprek met de leden van de T.D.P. was de mening algemeen dat wij onze T.D.P. moesten bekend maken in de Zeemacht-kringen.

Hopende veel sympathie te ontmoeten in de beheerraad van Neptunus , groet ik U beleefd , in mijn naam maar ook in naam van de T.D.P. uitgevers

H. LYUCKS

T.D.P. uitgever

E. BECKEN

Kapitein ms Pomona

P.S. Wij hopen op een Neptunus nummer bij de volgende uitgaven.

Zoals U in de brief van Kapitein Legein kan lezen, ontvingen we een aantal nummers van de boordrevue « The Daily Pomona » afgekort « T.D.T. ». Dit boordblad wordt verzorgd, vertroeteld, getikt en uitgegeven door de heer H. Lyucks, daarin bijgestaan door het boordpersoneel. Wij weten niet of dergelijke initiatieven aan boord van andere schepen bestaan, het verdient in ieder geval navolging.

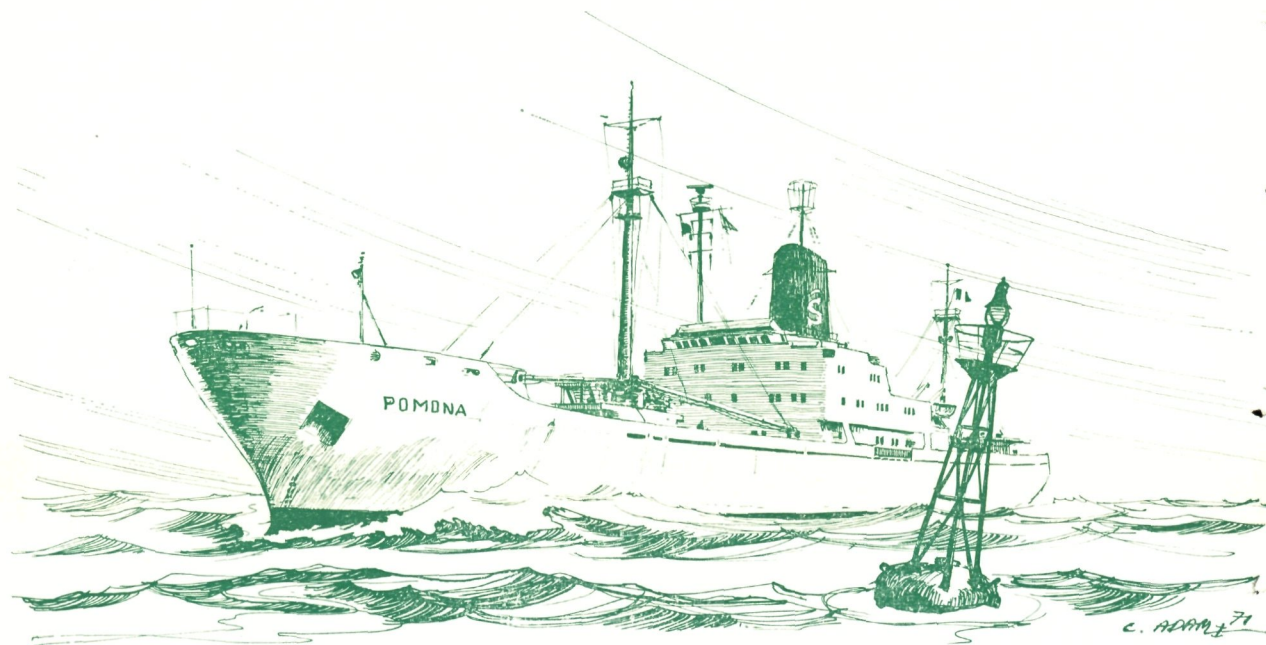
De « T.D.T. » is - hoe kan het anders - humoristisch opgevat, tussen de regels in kan met echter het lief - de « lieven » zou « T.D.T. » schrijven - en het leed van de bemanning volgen.

Boordevol humor, hier en daar geïllustreerd met enkele gekke tekeningen, valt dit blad zeker in de smaak van onze « zeelui ». Wij - de redactieploeg van Neptunus - hebben er in ieder geval veel plezier aan beleefd.

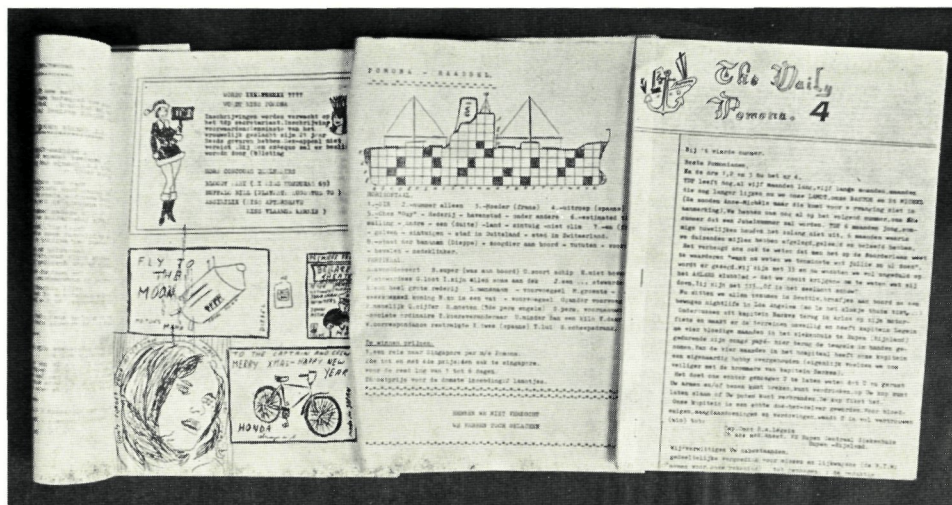
Samen met de marconist (?) in het Nr. 4 van « The Daily Pomona » wensen we de « T.D.P. » een snelle groei, een radiopraatje op de B.R.T., wat meer is een bespreking in het T.V.-programma « Vergeet niet te lezen » enfin... een literair wereldsukses.

Met bovenstaande lijntjes, heeft Neptunus - zo hopen we - daarin een bescheiden bijdrage geleverd.

E.v.H.







Het boardblad « The Daily Pomona ».

### TECHNISCHE STEEKKAART POMONA

Eigenaars en agenten : H.G. Ahlers N.V.

Bouwers : N.V. Boelwerf Temse, werf nr. 1443.

Klasse : Germanischer Lloyd GL + 100A4.

Motor : ACEC - MAN diesel, 12.600 HP bij 150 omwentelingen, 9 cil.

Lengte over alles : 149,20 m.; Breedte : 19,40 m.

Hoogte van kiel tot masttop : 34,72 m.

Tonnages :	Britisch :	Belgian :
Gross	5.824,45	5.852,98
Net	2.962,78	3.563,29

Toegelaten gewichten : bovenste dek : 1,0 ton/m<sup>2</sup>; andere dekken : 1,5 ton/m<sup>2</sup>.

Totaal fris water capaciteit : 230 T.

Totale zware olie capaciteit : 1534 T.

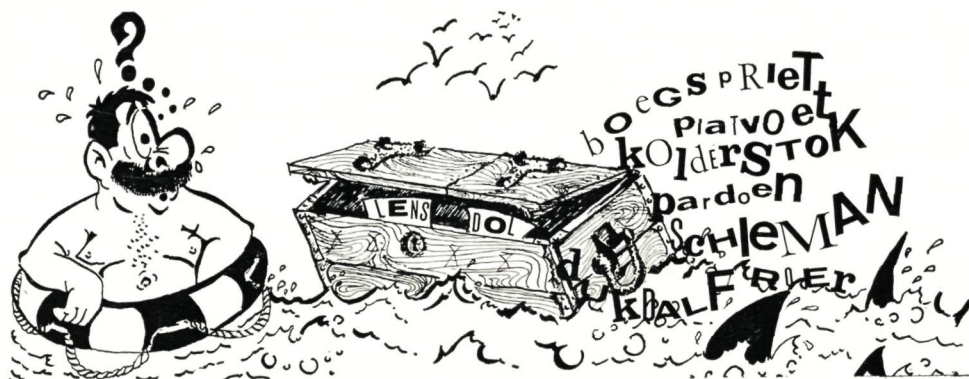
Totale dieselolie capaciteit : 316 T. (MAX).

Fruit-cargo capaciteit : 385.750 cbf.

Gemiddelde bananen diepgang : 20'06".

### DE BEMANNING VAN DE PONOMA

Leguin Roger	Master	Van Opstal Herman	3 Engineer
Delcorte Max	1 officer	Klinger Wilhelm	4 Engineer
Lauwereins Paul	2 officer	Glassl Dieter	5 Engineer
Decraecke Donald	3 officer	Klinkenberg Ghislain	Ass. Engineer
Luyckx Henri	Radio officer	Kropp Dieter	Ass. Engineer
Eeckhout Petrus	Boatswain	Vandael Marc	Ass. Engineer
Van de Vyver Petrus	Carpenter	Fiedler Klaus	Ass. Engineer
Ebis Alfons	A.B.	Tusk Gunther	Electrician
Fernandez Tajas Ramon	A.B.	Schonbeck Norbert	Motorman
Perez Samles Domingo	A.B.	Pereira Valenta Jose	Wiper
Mortier Yves	A.B.	Kunze Friedrich	Wiper/A.B.
Lacca Antonio	A.B.	Van Achter Joannes	1 Cook
De Ron Roger	O.S.	De Poes Francis	Baker
Debrouwer Gerrit	O.S.	Siptchenko Maria	Stewardess
Batista Navarro Ramon	D.B.	Verlinden Annie	Stewardess
Borgert Uwe	Chief Engineer	Dawant Anne	Stewardess
Hilse Hans	1 Engineer		



## woorden uit de zeemanskist

### Het «Allemansendje»

Een ALLEMANSENDJE of ALLEMANSEINDJE (CORDE DE CLOCHE - BELLROPE - CLOCKENTAU of CLOCKENSTEERT) is het eind touwwerk aan de klepel van de SCHEEPSBEL (SCHEEPSKLOK) met behulp waarvan de GLAZEN worden geslagen. Het allemansendje is meestal een met schiemanswerk verfraaid, dan wel een kunstig geknoopt stuk touw dat soms in de nationale kleuren geschilderd is. De lengte van dit, in wezen korte eind touw - het is geen koord!!! - aan boord van een schip, ligt tussen de 20 à 50 cm. waarbij de grotere modellen uitsluitend een sierfunctie hebben en slechts worden gehangen bij bezoek aan boord of bij andere feestelijke gelegenheden. ALLEMANSENDJE - het eindje waarmee jan en alleman signalen kan geven - is een betrekkelijk jonge term. De eerste vermeldingen komen voor in een artikel van de Nieuwe Rotterdamse Courant (1937), in «Marinetermen» van Chambon (1941) en in het tijdschrift DE BLAUWE WIMPEL (1947). Deze term ontstond waarschijnlijk op gelijke wijze als de samenstellingen; allemansgading, allemansgek, allemanshoer, allemansverdriet, allemansvriend, allemanszot.

De SCHEEPSBEL (SCHEEPSKLOK heeft in feite een andere betekenis) (CLOCHE DE BORD - SHIPSBELL - SCHIFFSGLOCKE) moet een minimum middellijn hebben van 30 cm. en is voorzien van de naam van het schip, alsook de datum van de stapelloop. De scheepsbel blijft aan boord, uitgezonderd bij beschadiging en dan wordt ze vervangen, tot het schip verkocht of afgebroken wordt. Ze wordt dan aan een publieke instelling geschonken of te koop aangeboden, waarbij echter de voorkeur gaat naar een oudgediende van het schip. De meest bekende scheepsbel is die van de LUTINE - schip van de ROYAL NAVY dat in 1799 voor Terschelling in een zware storm met man en muis verging en waarvan tussen 1857 en 1861 de scheepsbel en het roer gerecupereerd werden. Zij bevindt zich in de hoofdzetel van de Lloyds, waar ze in een KLOKGALG of KLOKHUIS hangt, en telkens geluid wordt als er nieuws is van een schip dat over tijd was of als er een belangrijke aankondiging wordt gedaan.

Met GLAZEN SLAAN (PIQUER L'HEURE - STRIKING THE SHIP'S BELL - GLASEN SCHLAGEN) bedoelt men het aangeven van de tijd om het half uur. De roerganger van de wacht pakt daartoe het allemansendje vast en tikt daarmee de klepel tegen de klok aan. Het glazen slaan geschiedt in perioden van 4 uur, een wacht duurt dus acht glazen. Op het eerste half uur van de wacht wordt één glas geslagen. Op het eerste uur twee glazen enz... waarbij het einde van de wacht wordt aangeduid met acht glazen. De volgorde wordt iedere wacht herhaald. Na het WACHT OPZETTEN te 20 uur wordt in zee niet

**j. dreesen**

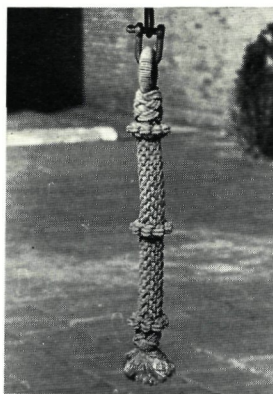
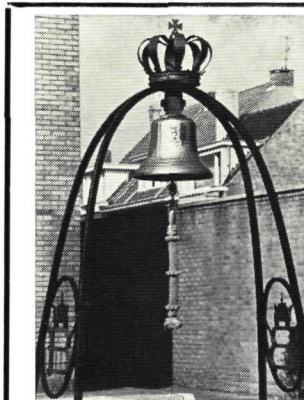


meer met de klepel geslagen, maar wordt met de achterkant van een mes tegen de klok getikt. Aan wal gebeurt dat na taptoe te 21 uur, zodat het volk dat zich ter ruste begeeft in de bedrijven niet nodeloos wordt gestoord.

De term GLAZEN SLAAN is ontleend aan vroegere tijden toen de tijd werd aangegeven met een zandloper die men een GLAS (SABLIER - HOURGLASS - STUNDENGLAS) noemde en die om het half uur werd gekeerd.

Hier even een rechtzetting. Eertijds waren twee soorten glazen in gebruik. Zo nam men aan boord van de Spaanse schepen in de 15de eeuw HALVE WACHTGLAS in gebruik dat twee uur liep. Naast de HALVE UUR GLAZEN verspreidde zich het gebruik van deze halve wachtglazen bij al de zeevarenden van West-Europa. Beide soorten werden nog in de Britse Marine gebruikt tot in de helft van de 19de eeuw.

Het ritueel van het glazen slaan verliep in die tijd aan boord van de grote schepen als volgt: was het zandglas doorgelopen en gekeerd dan sloeg de roerganger een of meer slagen op de kleine bel die voor hem op de ROERBAK stond en maakte aldus kenbaar hoeveel halve uren er in die bepaalde wacht verstreken waren. De meester van de wacht trok een streepje bij op de lei waarmee de gis werd bijgehouden en de uitkijk herhaalde de slagen op de grote bel vooruit .



Het « allemansendje » ; foto genomen in de Groepering opleiding en training te Sint-Kruis.

Behalve voor de tijdaanduiding wordt de scheepsbel ook gebruikt voor het aangeven van de plaats van het schip, als het in de mist ten anker ligt, met dien verstande echter dat de bel dan op het voorschip behoort te worden geluid en dit gedurende 5 seconden om de minuut. Hetzelfde gebeurt als het schip aan de grond zit, maar dan geeft men onmiddellijk voor en na het reeds geciteerde bellesein 3 duidelijke gescheiden slagen op de bel.

Voor de aanvang van de kerkdienst aan boord wordt de scheepsbel 3 maal zacht geluid, waarna het glazen slaan slechts hernomen wordt na de kerkdienst.

Op sommige schepen is het de gewoonte bepaalde ROLLEN met de scheepsbel aan te geven. Zo wordt bij brand de scheepsbel aanhoudend geluid.

Ook bij VERLAATROL worden na een eerste maal aanhoudend glazenslaan, al de waterdichte openingen gesloten en bij een tweede maal aanhoudend glazen slaan aangetreden om het schip te verlaten.

Bij de handelsvloot is het de gewoonte bij het ten anker komen of het anker opgaan, het aantal UITGERINKELDE of ingehaalde KETTINGLENGTEN kenbaar te maken door een even zo groot aantal slagen op de scheepsbel.

Vijf of tien minuten voor het overgeven van de wacht mag de scheepsbel een maal zacht geluid worden, dit om de opkomende wacht ter verzameling te roepen.

Denk er ook aan dat bij het glazen slaan, de volle uren worden aangegeven in groep of groepen van 2 belleslagen.



## répertoire biographique

**Passchier de Rudder**  
(AM 567-568)

Capitaine Corsaire de Nieuport. (1690)  
Commande, en 1690, la «Jeunesse» chaloupe de guerre de 6 T. et 2 pierriers.

Le 10 juin, il rentre au port ayant capturé un doggerboot de Hollande chargé de poisson salé et appelé le «Cabiljau» qu'il prit à un corsaire français, commandé par le Capt. André Baert de Dunkerque. Le même jour, il amène une seconde prise de 80 T., une pincke chargée de charbon de forge «le Zee Roose» prise par un corsaire français également de Dunkerque.

(Que l'on puisse faire tout cela avec une chaloupe de 6 tonneaux, nous semble peu ordinaire et même un rien suspect !)

Toujours est-il que le 14 juillet, on le voit commander un seneau de 30 T et 6 canons appelé «La Maison d'Autriche». Rien que cette année-là, il fit 20 prises.

En 1691, il commande le «St Jean» puis le «Duc de Bavière», seneau de 8 canons et de 30 T.

(Il est aussi curieux que dès la nomination du nouveau gouverneur des Pays-Bays, le Duc de Bavière, on voit subitement apparaître des navires portant son nom !) De toute façon, lui et ses hommes capturent un boeier hollandais chargé de vin et de genièvre : le lieutenant provost de l'Amirauté défend que l'on y touche (8 juillet) ni qu'on l'enlève du quai où il est à Nieuport.

Il commande, en 1694, un petit navire d'à peine 8 T. qu'il nomme «la Revanche» (de revenge). (Les temps ont dû être durs.) et prend tout de suite un navire : le «Jeune Tobie» ; puis commande, en 1703, le «St Jean» qui est de 70 Tx (un hoecker) et en 1704, un nouveau «St Jean» qui est une frégate de 150 Tx et de 18 c.

**Jan Rodrigo**  
(AM 567)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1690)  
Commande la «Sta Maria» diépois de 8 T, armé de 1 canon, équipage et munitions à l'avenant !

**Jan De Roo**  
(AM 568)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1692)  
Commande le «St Jean».

**Adriaen Reuben**  
(AM 568)

Capitaine Corsaire d'Ostende  
Commande, en 1695, le «St Pierre», chaloupe de guerre sans canons de 16 tonneaux.



**Pieter de Ry**  
**Pierre Dery** (aussi  
**Dirijj**)  
 (G) BWI  
 (AR am 657,1, et n° 828  
 AM 568)

Capitaine Corsaire d'Ostende.  
 Naquit à Nieuport. Fit, de 1696 à 1713, cinquante-neuf prises.

Commande, en 1696-97, le «St Pieter», petite chaloupe de 4 T. sans canons, le «Eendracht» seneau ou dièpois de 2 c. et 10 T. puis en 1697 encore, le «Schydinge der Apostelen» ainsi qu'était nommée en thiois cette barquelongue de 20 Tx 3 c., le «Drye Coninghen» en 1702 le «St Yago de Victoria» en 1704 ; le «Leopoldus» en 1707, et le «St François» ; le «Baron van Sparre» en 1708 ; «La Surprise» en 1710 ; la frégate «O.L.V. van Potterie» en 1705.

Il eut plus d'une fois maille à partie avec la justice et l'Amirauté tant en Belgique qu'à l'étranger, pour prises illégales. Fut emprisonné à Christiansand, le 29 décembre 1702.

En 1703, il commanda le seneau «St Antoine de Padoue», de 50 Tx, qu'on appelle aussi un houcker, puis à nouveau le «Drye Coninghen», seneau de 30 Tx 4 c., et enfin, le «Diana van Oostende».

**Pieter Robert**  
 (AM 569)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1703)  
 Commande en 1703 le dièpois de guerre «De INDIA-NA», de 20 Tx et 2 c.

**Josse de Rijm**  
 (AM 569)

Capitaine Corsaire d'Ostende (1704)  
 Remplace Jan Vroome, son commandant, (qui est blessé), avec autorisation de l'Amirauté.

**Agidius Ryngoet**  
 Arch. Bisd. Brugge  
 Reeks F. farde 244.

Capitaine (1725)  
 Capitaine de la Cie d'Ostende.

**Balthazar Rose**  
 (W) (Pasquini)

Capitaine de la Cie d'Ostende (1720)  
 Commanda, en 1721, «La Maison d'Autriche» qui fut prise par des pirates aux environs de l'île de Bourbon. S'étant caché dans le bâtiment avec une douzaine de ses matelots, il attendit que les pirates se fussent enivrés pour sortir de sa cachette et se rendit de nouveau maître de son navire.

**Jacques Ransonnet**  
 (BWI)

Capitaine de Vaisseau.  
 Né à Liège, le 18-4-1778, il est le fils du Général Ransonnet et sert dans la marine française.  
 Est désigné en 1804, pour l'escadre d'Anvers ; est second sur le brick «Le Phaéton» chargé de surveiller les bouches de l'Escaut et de la Meuse. Embarqué sur le «Géographe», il participe aux explorations des mers australes. Son nom a été donné à une baie de la côte orientale de la Nouvelle Hollande. Il fit partie d'un raid sur les Orcades, la Guyane et les Antilles, raid au cours duquel il fut blessé de deux coups de feu à l'abordage d'une frégate anglaise. Fait prisonnier, il fut échangé et affecté au service des Antilles sur le brick «Le

Cygne» (\*) avec lequel et eut le 13-12-1808 un engagement homérique avec 8 navires anglais plus puissants que lui. Il pilota en 1810 le sous-marins français de 27 pieds, le «Nautile» capable de rester plus d'une heure en plongée, et fut à ce titre un des premiers sous-marins de France.

Il reçut, le 18 juin 1811, la Légion d'Honneur des mains de Napoléon. En 1811, il fut nommé aide de camp du Général Carnot et joua un rôle de tout premier plan dans la défense de la ville d'Anvers.

**Siger de Gand**  
(H.M.)

Capitaine de vaisseau du Duc de Bourgogne (1404)

**Philippe de Saeftingen**  
(H.M.)

Capitaine de vaisseau du Duc de Bourgogne, Jean-Sans-Peur (1404).

Sous les ordres de l'amiral de Flandre Jean van Blankaert, il est désigné pour faire partie de la flotte qui doit escorter les navires marchands, pendant la durée de la trêve entre Anglais et Flamands et entre Flamands et Hollandais.

Les autres capitaines sont Jean Vilain, Victor et Hector Voorhoute (tous deux fils de Louis de Maele) et Sigher de Gand.

**Samson Jean**  
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau français, naviguant pour l'Empereur (1552).

Commande en 1552, l'«Aigle».

**Arent Stekenich**  
(B.W.I.)

Capitaine de Vaisseau. Commande le «Roy d'Yver» en 1522.

**Gerard Stragiers**  
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau, il commandait une division de quatre vaisseaux de l'Empereur Charles Quint en 1523.

**Jean Simoensen**  
(H.M.)

Capitaine de vaisseau. Commande le «St.-Jacques», une des hourques de l'escadre de Flandre et prend part à l'expédition menée par Charles Quint contre les Barbaresques (1535) (expédition de Tunis).

**Dierick Sluymer**  
(H.M.)

Capitaine de vaisseau sous Charles Quint. Commande «La Frégate» en 1548 et est commis avec la flotte de l'amiral Jean de Croesere à la garde des pêcheries qui sont continuellement anéanties par les Français, les Hollandais et les Ecossais.

**Dierick Slugnier**  
(B.W.I.)

Capitaine de Vaisseau. Il commande en 1550, «le Rossignol» d'Anvers et fait partie de l'escadre de Zélande.

**Cornélius Duplicius De Schepper**  
(B.W.I.)

Né à Nieuport d'une famille de marin.

Il est commissaire et Surintendant pour l'Armée et la Marine (1536). Diplomate et membre du conseil secret. fonction qu'il remplit pendant 20 ans. C'est lui qui fit équiper, organiser et entraîner une flotte de 42 navires (30 de = de 400 T.) dans le but de mener une expédition militaire au Danemark pour soutenir Christian II, beau-frère de Charles-Quint.

(\*) celui-là même qui servit de modèle au brick «Duc de Brabant» de la Marine Royale belge en 1835 et dont on peut voir le modèle au Musée de la Marine à Paris.

(à suivre)





# MAQUETTISME MODELBOU



J'ai vu bien des bastingsages de modèles qui étaient mal faits. Sur un modèle, le nombre d'heures de travail doivent être, à coup sûr, bénéfiques. Je sais que j'exagère mais c'est la seule façon de vous inculquer une bonne méthode de travail et de discipline.

Au fait, le bastintage est composé de trois fils A, B et C qui sont les filières de bastintage (fig. 1) et d'un nombre assez important de fils B' qui sont les jambettes. Le montage se fait exactement de la même façon qu'à la figure 8 du « Neptune » No 3.

Les fils sont tous de section différente : le fil A a 1/10, le B et le C 4/10, les B' 5/10 de diamètre et 14 mm de longueur. Ouvrons ici une parenthèse :

Les fils B' sont assez nombreux et leur tronçonnage n'est pas une sinécure.

Le même problème se représente lorsqu'on doit, par exemple, faire des échelons de 4 mm de longueur.

Voici donc la petite modification que j'ai fait subir à une paire de ciseaux de couturière, et qui vous donnera, sans peine et avec exactitude, autant de fils que vous voudrez. Il vous faut :

Het komt wel eens meer voor dat de verschansingen van modellen slecht uitgevoerd worden.

Het staat vast dat het aantal werkuren dat aan een model besteed wordt van groot belang is. Ik weet dat ik ietwat overdrijf doch het is de enige manier om U een goede werkmethode in te prenten.

De verschansing bestaat uit drie draden, A, B en C die de dwarstouwen van de verschansing uitmaken (fig. 1) en een aanzienlijk aantal draden B' stut genoemd. Het monteren gebeurt op dezelfde wijze zoals weergegeven door fig. 8 van « Neptune » nr. 3.

De draden verschillen in diameter : de draad A is van 6/10, B en C van 4/10 en de B' van 5/10 diameter en 14 mm lang.

Laten we hierop even verder uitweiden. De B' draden zijn veelvuldig en het is niet gemakkelijk ze op juiste lengte te snijden. Het zelfde probleem stelt zich als men 100 treden van 44 mm lengte moet snijden. Ziehier dan de kleine gedaantewisseling die ik een naaisterschaar heb laten ondergaan dewelke U zonder veel moeite en met nauwkeurigheid zoveel draden zal bezorgen als U maar wenst.

1. une paire de ciseaux d'un acier de bonne qualité (fig. 2).
2. un serre-câble de vélo ou de moto (fig. 2) « S ».

Ce serre-câble sera soudé à l'étain, en-dessous d'une des lames des ciseaux « L ». Juste au-dessus du serre-câble et dans l'axe, vous faites une encoche avec une meule. Ce creux a pour but d'empêcher les fils de glisser entre les deux lames quand nous voudrions les couper.

Pour compléter l'ensemble, il nous manque un guide. Pour cela il nous faut une tige de fil de fer ou de cuivre « T » qui s'ajuste, à serrage dans le trou du serre-câble. Sur l'une des extrémités de la tige « T » nous souderons un talon fait d'un morceau de plat en zinc ou en cuivre « P » (fig. 3) muni à l'arrière d'un petit renfort « R ».

Veillez à ce que l'ensemble « P » et « T » soit bien d'équerre.

Je crois que vous avez compris la suite. La longueur désirée entre la lame et le talon du guide est maintenue par la vis « V » (fig. 2).

Revenons à notre bastingage.

Donc ici, trois fils seront tendus, et les fils B' passeront endessous des filières C et B et viendront buter contre le fil A. Quand les fils seront bien d'équerre vous ferez les trois soudures.

Faites, si possible, des bastingages d'une pièce, cela est préférable pour la bonne marche du travail. En effet, cela évite des soudures délicates à effectuer. Dès qu'un morceau est terminé vous peignez le tout en blanc mat. Salissez le blanc du fil supérieur mais modérément.

Si nous avons fait les tiges B (4 mm) plus longues, c'est pour pouvoir les placer dans des avant-trous, que nous aurons préparés dans le pont.

### Le treuil arrière

Le treuil arrière n'est pas bien méchant à exécuter.

Il n'empêche que certaines petites précautions sont à prendre pour avoir un résultat positif, lors de la finition. Par exemple le

U moet beschikken over :

1. Een schaar uit staal van goede kwaliteit (fig. 2).
2. Een kabel-spanner van een fiets of van een motorfiets (fig. 2) « S ».

Deze kabel-spanner zal bij middel van tin aan de onderste rand van een der bladen « L » gelast worden. Juist boven de kabel-spanner en in de as, doet U een inkeping bij middel van een vijl. Deze groef voorkomt het glijden der draden tussen de schaarbladen bij het snijden.

Om het geheel te vervolledigen missen we nog een geleider. Hiervoor hebben we een ijzeren of koperen T-spil nodig die in de opening van de kabel-spanner aangespannen wordt. Op een der uiteinden van de T-spil lassen we een zinken of koperen « P » hiel (fig. 3) die aan de achterkant van een klein versterkingsplaatje « R » voorzien is. We zullen er zorg voor dragen dat het geheel « P » en « T » in de haak staan.

Ik veronderstel dat jullie het vervolg beet hebben.

De nodige lengte tussen het blad en de hiel van de geleider wordt behouden bij middel van de vijs « V » (fig. 2).

Laten we terugkomen naar onze verschan-sing.

Hier spannen we drie draden en de B' draden komen onder de C en B dwarstouwen, om uiteindelijk tegenaan de A draad te belanden. Van zodra de draden in de haak staan voeren we de drie lassen uit.

Voor zover het mogelijk is verschan-singen uit één stuk maken, dit heeft het voordeel het werk te vereenvoudigen. Inderdaad, U vermijdt moeilijke laswerken. Van zodra U klaar bent met een stuk wordt het in het mat wit geschilderd.

Maak het wit van de bovenste draad vuil, doch met mate. Indien we de spullen B (4 mm) langer gemaakt hebben dan is dit om ze in de gaatjes te plaatsen welke we op het dek aangebracht hebben.

### De achter windas

De achter windas bezorgt ons geen moeilijkheden.

Niettemin dienen we voorzichtigheidshalve enkele voorzorgen te nemen willen we een positief resultaat behalen bij de afwerking.

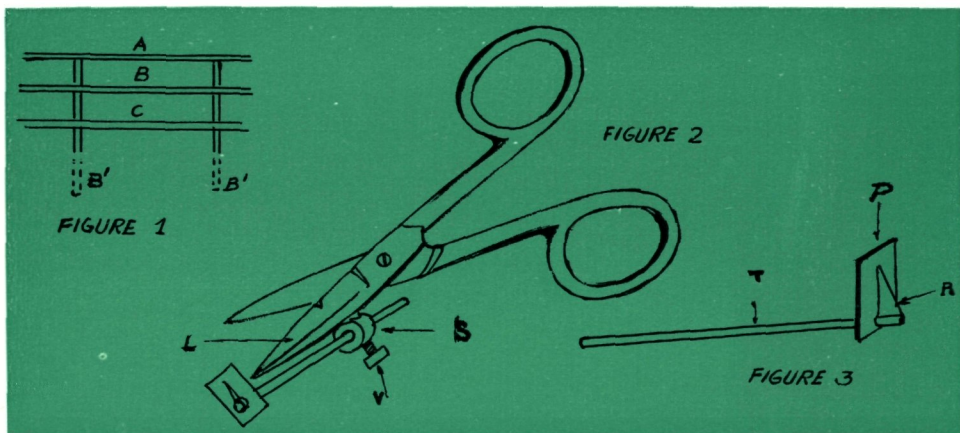


chassis est mixté et demande un soin tout particulier.

Les fers « U » doivent être fait en trois pièces, vu la courbe que l'on trouve à la partie supérieure. Sur ce treuil, les tambours qui servent à recevoir les câbles de dragage sont de taille trop importante, pour qu'on n'en effectue pas tous les dé-

Insonderheid het chassis dat tweeledig is en dat een biezondere zorg vergt.

De U-ijzers dienen uit drie stukken vervaardigd, gezien de kromming op de bovenzijde. Op deze windas moeten de trommels waarop de mijnvenveegkabels gewonden worden met veel zorg uitgevoerd worden daar ze relatief groot zijn.



tails avec soin.

Les côtés des tambours ont tous des nervures et entre celles-ci des trous qu'il ne faut pas oublier. Un des côtés de chaque bobine a un système de frein qui est commandé par l'arrière, au moyen d'une tige filetée verticale. Le reste du châssis comportant tout l'ensemble de tambours et de pièces intermédiaires sera confectionné après avoir placé l'axe central.

Ici les engrenages peuvent être cachés, il est donc inutile de les faire figurer. La plaque de base qui supporte le treuil doit être peinte grossièrement, afin de faire contraste avec les pièces du haut, plus nettes.

Haubaner un bateau, qu'il soit moderne ou ancien, donne le cachet final au travail déjà exécuté. Mais il arrive qu'un modèle devienne disgracieux à cause de ces haubans.

Bien sûr, notre échelle est correcte et il n'y a pas d'erreur. Cependant, l'expérience m'a appris que, parfois, on doit un peu tricher afin de ne pas gâcher le « coup d'oeil » d'ensemble du modèle.

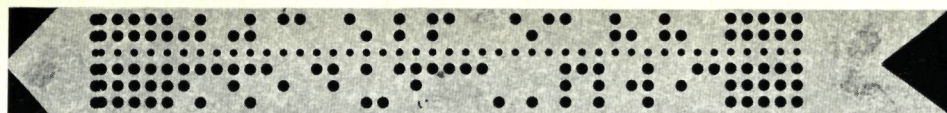
(Cela veut pas dire que l'on doive pêcher par excès d'artifices).

De zijanten der trommels zijn voorzien van nerven waartussen gaten te vinden zijn. Een zijkant van elke bobijn is uitgerust met een remsysteem dat langs de achterkant bediend wordt bij middel van een vertikaal met draad voorziene spil. Het overige van het chassis dat het geheel der trommels en der tussenstukken omvat zal gebouwd worden na het plaatsen van de centrale as.

Hier kunnen de tandwielen verborgen worden, het is dus overbodig ze uit te beelden. De basisplaat die de lier draagt moet grof geschilderd worden ten einde de bovenste stukken beter te doen uitkomen.

Een schip tuigen, hetzij een oud of een modern schip, geeft het cachet van de afwerking. Het komt ook wel eens voor dat een model minder keurig wordt door de tuigage.

Onze schaal is juist en toch heeft de ondervinding mij geleerd dat we soms de waarheid geweld moeten aandoen willen we het algemeen uitzicht van het model in ere houden. (We moeten echter ook niet in het ander uiterste vervallen door overdadig gebruik te maken van vindingrijkheid).



# telex mar mar

● Continuons, si vous le voulez bien, à épulcher les bilants. Et c'est ainsi que reprenant notre tour d'horizon des ports voisins, nous avons poussé vers le sud, et là, ce n'est pas un bulletin de victoire que l'on brandit, mais bien des perspectives d'avenir, car, Dunkerque, qui va s'étirer jusqu'à Calais, s'étalera sur 40 Km de mer. On compte que la Wallonie et l'Allemagne pourraient (outre la France, bien entendu) être les importants bénéficiaires de l'opération puisqu'il avec sa capacité d'accueillir les 300.000 tonnes, Dunkerque pourra les approvisionner dès 1974. Cela, nous le savions déjà, mais ce n'est qu'en fin d'année que les autorités du Port de Dunkerque ont levé le vole sur leurs projets (des 20 et 30 ans à venir). Si, vers 1974, le trafic du port atteint les 45.000 tonnes, il est évident qu'il sera saturé, du moins à l'avant-port actuel, malgré la mise en service d'une nouvelle écluse de 12.500 tonnes et d'un bassin pour pondéreux, qui seront inaugurés. Comme cette partie du littoral français fait aussi un gros effort en matière d'expansion économique, il était nécessaire de voir plus grand, et c'est ainsi que naquit le projet d'un nouvel avant-port gagné sur la mer, à l'est de Gravelines, pour les 300.000 tonnes (et englobant Loon Plage) et d'un autre nouvel avant-port, dénommé de Walde entre Gravelines et Calais (et englobant Oye Plage), lequel avant-port sera capable de recevoir les 500.000 tonnes. Le trafic du Port de Dunkerque a suivi une courbe étonnante 8,5 millions de tonnes en 1962, 21 millions en 1970. Cette courbe ascendante est loin de prendre son palier et l'on envisage 100 millions de tonnes en 1980, avant même la mise en service du nouvel avant-port de la Walde. 10.000 hectares de terrains industriels seront mis en valeur au cours des 20 prochaines années et l'infrastructure routière, fluviale et ferroviaire suivra le mouvement, tant et si bien que l'on a déjà prévu la liaison avec le tunnel trans-Manche, dont les travaux pourraient commencer en 1974 également.

● Et du côté de Hambourg ? Là aussi on se frotte les mains. Les transbordements ont augmenté de 15% et se chiffrent à 47 millions de tonnes. Là aussi les investissements publics et privés vont toujours croissant. 90.000 conteneurs de 20 pieds ont été

transbordés en 1970, soit une augmentation de 48% par rapport à 1969.

Le gros «boom» a été ressenti par le trafic vers la côte orientale de l'Amérique du Nord, mais ce trafic se déplace maintenant vers l'autre versant du Nouveau Continent, ainsi que vers l'Australie et l'Asie Orientale. Et ici aussi, on ne croit pas que, devant les efforts de rationalisation qui vont encore être entrepris, la courbe ascendante ait quelque raison de fléchir.

● Nous aurions tort de quitter nos amis allemands sans dire que 1970 a été très favorable au port de Brême où la part des containers dans le trafic des marchandises diverses a augmenté de 3%, passant de 8 à 11. Le taux général de croissance pour l'année doit être, d'après les premiers calculs, de 40%. La tendance nouvelle du trafic fait que l'on recherche la proximité immédiate de la mer et que le poids des installations portuaires se déplace vers Bremerhaven, où l'on installe un premier terminal sur la mer.

Brême prévoit aussi une extension du trafic LASH. Le quai pour les minerais dans le port de la Weser sera prolongé de 300 m pour atteindre plus de 500 m. Et Brême a encore d'autre projets.

● Un conflit a pris naissance il y a quelques jours à Honfleur et plus précisément au phare de l'endroit. C'est au terme de longues hostilités avec l'administration que le personnel du phare, c'est-à-dire M. Guy Godiet et son épouse, ont, tout comme n'importe quelle organisation syndicale, déposé un préavis de grève. Le motif était une affaire de logement de fonction promis, puis contesté, que le gardien aurait, suivant l'administration, occupé indûment. Pour le faire quitter les lieux, les autorités lui auraient d'abord fait couper l'électricité. Mais M. Godiet, bricoleur de talent, se brancha sur le groupe qui alimente le phare. Il fut ensuite privé de téléphone, et enfin on lui refusa son allocation de charbon. Tout cela ne plut évidemment pas à M. Godiet, qui cria au chantage et décida de faire grève. Mais rassurez-vous, le phare de Honfleur n'en sera pas affecté en tant que tel, il continuera à éclairer car la grève n'est qu'une action purement «administrative».

● Tout cela n'arrivera pas, en tout cas, au large de la côte orientale de l'Australie où



l'on mettra en service cette année encore, à Danger Point, le premier phare à laser du monde. Ce phare, qui a été inventé par un ingénieur australien, mesure 1,52 m de haut, 0,30 m de diamètre et pèse environ 45 Kg. Ce sera très peu, direz-vous, pour un appareil capable de produire une lumière intense à une distance d'environ 35 Km, (c'est-à-dire qu'on pourra le voir pratiquement de n'importe quel point de l'horizon et par n'importe quel temps). Encore une invention qui donnera tort aux pessimistes qui croyaient que le laser ne pourrait être qu'un rayon mortel.

● Au Havre c'est le pétrolier géant Néerlandais le «ESSO NEDERLAND» de 250.000 tonnes qui est le plus grand navire jamais entré dans ce port. La cargaison qui y fut débarquée, est la plus grande qui ait jamais été débarquée, dans un port de l'ouest européen.

● Nous avons été agréablement surpris d'apprendre que l'on avait installé une nouvelle Association dénommée «l'Antwerp Mariner's Club». C'est le Révérend père Borgers qui se trouve à la base de cette nouvelle idée et qui, par son énergie et son dynamisme a pu mener à bien les réalisations de l'Association. L'ANTWERP MARINER'S CLUB a été créé par les efforts conjugués de «Apostolatus Maris», «British Sailor's Society» et «The Missions to Seamen» avec but commun principal, dans le cadre de l'hospitalité et de la solidarité, de vouloir donner, au cœur du Port d'Anvers, son épanouissement religieux, culturel, moral et matériel à chaque marin, quels que soit sa nationalité, sa race son grade, ou sa profession religieuse ou philosophique. L'Association a été créée en avril 1969 et c'est une idée nouvelle en Europe, par le fait de la collaboration des différentes Eglises (bel exemple d'œcuménisme). Par la grande expansion du port d'Anvers et l'accroissement rapide des navires, qui réduisent leurs temps d'escale dans le port, il apparut nécessaire à l'Organisation de doter la 6ème et la 7ème darse d'un centre d'accueil pour tous les travailleurs du port, dans le sens le plus large du mot. En dehors du Club House, il entre dans les intentions des promoteurs d'utiliser les terrains octroyés par la ville d'Anvers, à la construction de jardins, attirant ainsi des installations de jeux et de sports. L'actuel Président, M. J. LECLEF, aura la tâche de poursuivre avec enthousiasme l'œuvre en-

treprise. On se plaît à cet égard à souligner l'excellente collaboration entre la ville d'Anvers et l'Association, ainsi qu'avec les autorités du port. On souligne le rôle tout particulier joué par MM. GUNZI (Trésorier) et DELTENRE (secrétaire) qui ne ménagent pas leurs efforts pour régler tous les problèmes administratifs et financiers inhérents à la construction du Club. Les remerciements vont aussi aux partenaires de l'Association et en particulier aux trois aumôniers MM. DELTON de la «Mission to Seamen», KENWORTHY, de la «British Sailor's Society», et LAUREYS de «Apostolatus Maris» qui se sont dépensés sans compter pour la réussite de l'entreprise. Le bâtiment a été solennellement béni par Mgr. Daem, évêque d'Anvers. Le Club House est situé Noorderlaan, 171 à 2030 Antwerpen (entrée 6ème darse ; sortie : via-duc du chemin de fer). Il possède une large salle où l'on peut chaque jour de 12 à 24 heures déguster des boissons rafraîchissantes et de délicieux petits plats. On y dispose d'un large éventail de jeux, pour tous les goûts.

● Nous avons dit, il y a peu, que le trafic par containers au départ du Japon pourrait bien être influencé par une certaine tendance à confier ces encombrants colis aux chemins de fer, via le Transsibérien. Nous venons de recevoir une information qui apparaît contradictoire à première vue, sauf si l'on se replace dans l'optique de certains milieux maritimes nippons qui envisageraient de construire, dans les prochaines années, des super-porte-containers qui pourraient bien être une quatrième génération. De Tokyo, maintenant, on annonce que le ministère japonais des transports s'apprête à entamer l'examen de données relatives à un projet de ce genre. Il s'agit d'un type de navires capables de transporter quelque 3.000 containers à une vitesse de service de 35 nœuds. Les études qui seront entamées porteront également sur le développement d'un moteur compact, mais d'une très grande puissance. Selon le ministère des Transports, le Conseil de la technologie devrait soumettre vers la fin du mois de mars les premières recommandations se rapportant aux caractéristiques spécifiques qu'il conviendrait de donner à ce genre de navires.

● A la suite de la collision, dans le brouillard du TEXACO CARIBBEAN et du PARACAS, dans la région de Folkestone, le car-

go ouest-allemand BRANDENBURG heurtait l'épave de Texaco Caribbean et coulait en moins de deux minutes. C'était un cargo de la HAPAGi LLOYD qui se rendait à St. Domingue et le bilan est très lourd, car des 32 personnes qu'il y avait à bord, six ont péri et 14 sont portées disparues. Il y avait parmi elles 4 femmes (2 passagères et 2 hôtesse).

● Nous apprenons que dans les ports de Rotterdam et d'Amsterdam, les ouvriers âgés de 60 ans et plus ne devront plus travailler sur les bateaux et les allèges, qui ne sont accessibles que pas les cales ou des cales ou des échelles de cordes. Ils ne devront plus se livrer à des travaux de chargement prolongés (à moins qu'ils n'y voient eux-mêmes aucun inconvénient). Ce sont des organisations de travailleurs et de patrons qui ont décidé de ces mesures au cours de leurs entretiens sur le nouveau contrat collectif qui entra en vigueur le 1er janvier. Une commission des travailleurs âgés, composée de deux associations d'armateurs et de trois syndicats du personnel des transports va s'efforcer de trouver, pour ce groupe de travailleurs, des occupations plus adéquates. De même, dans le courant de l'année, le service médical du Port de Rotterdam procèdera à un examen médical des quelque 700 ouvriers âgés de plus de 55 ans, qui se livrent à un travail lourd dans le port. On pourra aussi procéder à un contrôle de cette catégorie d'ouvriers par des examens périodiques. Tous ceci résulte de directives de l'Organisation Mondiale de la Santé et des résultats de l'enquête effectuée par l'Institut pour la médecine préventive de Leyde.

● La Suède a pour 1970 emporté la deuxième place au palmarès des pays constructeurs de navires. Son carnet de commandes, fin 1970, s'élevait à 6.318.000 Tonnes brutes. Le Japon a enlevé la première place avec un tonnage de 23.727.000 TB. La Grande-Bretagne suit à la troisième place avec 5.237.000 T. La France la suit de près avec 5.166.000 T. Le total mondial des constructions navales s'élevait pour 1970 à 69.713.000 T brut. La Suède exporte 92,60 % des navires quelle construit et si l'on devait établir un palmarès des exportations des constructions neuves, la Suède serait classée première, suivie par le Danemark avec 73 %, puis par les Pays-Bas avec 72 %.

● Zeebrugge a pavoisé, une fois de plus, lorsque l'EXOTIC, un pétrolier de 150.307 tonnes, battant pavillon libérien, a fait escale au quai Kennedy, avec une cargaison de pétrole brut venant du Golf Persique. Une partie de cette cargaison avait déjà été déchargée dans l'Europoort. Le navire a une longueur de 291 m. et une largeur de 44,5 m, son tirant d'eau d'été s'élève à 55'10" et il est tout neuf de l'an dernier. L'EXOTIC a déchargé à Zeebrugge 85.000 tonnes de brut. C'est à présent la plus grande unité qui soit jamais entrée dans le port. Les manœuvres se sont déroulées normalement, aidées par 5 remorqueurs.

● Très prochainement la ligne Ostende-Douvres s'ajoutera un nouveau paquebot dont commande vient d'être passée par le Ministère des Communications. Le nouveau navire aura une longueur de 118 m, une largeur de 19 m et pourra transporter 1.300 passagers et 230 voitures. Il sera du type «Drive in-Drive off» présentera des accommodations plus grandes que les paquebots actuellement en service et sera doté d'un système spécial de stabilisation.

● A Houston, un ancien marin d'Anvers, M. Albert Liedts qui est actuellement propriétaire du «Port Houston Transport Corp.» aux Etats-Unis vient de construire un «Houston Seamen's Center»: un foyer du marin qui jouit de l'estime générale. A l'occasion d'un passage par là, M. le Directeur Général Vleugels est allé lui serrer très amicalement la pince. Que n'en feriez-vous autant ?

● Pour les marins, et en particulier ceux qui vont vers le Nord, il est une nouvelle qui est surprenante. Le savant soviétique Artemej a affirmé que la Mer Baltique se vidait progressivement. Elle sera asséchée dans dix mille ans, précise-t-il dans un article reproduit par le journal Berlin-Est «Neues Deutschland». Selon la théorie de ce spécialiste, la Baltique s'est créée à l'ère glaciaire, à la suite d'un effondrement de la croûte terrestre. Actuellement, le processus contraire se produit: le fond de la mer Baltique s'élève lentement, réduisant ainsi le volume des eaux. Il faudra faire attention désormais à ce qu'il reste de l'eau sous la quille !

● On se perd en conjectures sur la disparition du cargo grec NIKI de 2400 ton-



nes, sur les lieux approximatifs du naufrage du TEXACO CARIBBEAN, du PARACAS et du BRANDENBURG, NIKI dont on n'a retrouvé qu'une bouée de sauvetage et huit corps. Quinze avions de la ROYAL AIR FORCE ont tenté de localiser l'épave et les éventuelles victimes, sans succès. Car le Pas de Calais devient une véritable Rue Neuve ou une Keizerlei un samedi après-midi.

Aussi le Gouvernement britannique v-t-il demander un renforcement du contrôle de la navigation dans le détroit du Pas-de-Calais.

Selon M. Anthony Grant, sous-secrétaire à la Navigation, il existe actuellement, vous le savez, un système de séparation de la circulation dans le Pas-de-Calais, mais malheureusement, il n'est que «conseillé», et, hélas, cinq pour cent des navires ne le respectent pas, avec les résultats que l'on connaît. M. Grant a ajouté que la Grande-Bretagne, non seulement va demander l'application obligatoire de ces mesures mais aussi une extension de ces itinéraires. D'après des personnalités de l'Organisation maritime intergouvernementale, la Grande-Bretagne pourrait demander la prolongation du système actuel de circulation, au sud-ouest, jusqu'aux îles Sorlingues et, au nord-ouest jusqu'à la côte néerlandaise.

- La flotte marchande mondiale, comprenant des bâtiments d'un tonnage brut supérieur à 300 tonnes, a atteint au début de cette année une capacité de 340.033 millions de tonnes. Ce chiffre reflète une augmentation de 28.678 millions de tonnes, soit 9,1 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de ces bateaux a augmenté de 1421 unités atteignant ainsi 29.562 unités. Le tonnage des pétroliers a enregistré une croissance encore plus remarquable : la flotte mondiale en comporte actuellement 6.758 avec une capacité de 155,121 millions de tonnes soit une augmentation de 1070 unités avec un tonnage de 17,011 millions de tonnes (12,3 %).

- Le tonnage de la flotte marchande soviétique a augmenté de 50 % au cours des cinq dernières années. La flotte marchande soviétique possède actuellement environ 1.500 bâtiments totalisant un tonnage de 12 millions de tonnes ADN ; ses navires ont transporté pendant l'année dernière environ 35 millions de passagers et un total de

161 millions de tonnes de marchandises dont 90 millions pour le commerce extérieur. Annuellement, l'Union Soviétique dispose de 183 lignes parcourant un total de 55.000 milles marins.

- La marine marchande suédoise comptait à la fin de l'année 1970, 766 bâtiments représentant un tonnage brut total de 4.635.000 tonnes. Ceci signifie une baisse nette de 29 navires et de 115.200 tonnes au cours de l'année.

35 bâtiments d'un tonnage de 332.000 tonnes ont été acquis en 1970 et 64 bâtiments d'un tonnage total de 447.000 tonnes sont sortis du registre. De ceux-ci, 60 navires représentant un tonnage de 424.000 tonnes ont été vendus à l'étranger.

Des 766 bâtiments de 4.635.000 tonnes brutes enregistrés à la fin de l'année, 153 navires représentant un tonnage de 1.597.000 tonnes, soit 34 % du tonnage total, étaient des pétroliers. Les autres bâtiments pour le transport de marchandises en vrac, y compris les pétroliers-minéraliers, étaient au nombre de 67 et représentaient 31 % du tonnage total, soit 1.453.000 tonnes. La flotte marchande suédoise comptait également 32 cargos réfrigérés d'un tonnage total de 221.000 tonnes, 110 paquebots de 220.000 tonnes et 404 bâtiments divers d'un tonnage total de 1.144.000 tonnes brutes.

Fin décembre, 183 bâtiments d'un tonnage total de 2.118.000 tonnes brutes, soit 46 % du tonnage marchand suédois, avaient Stockholm pour port d'attache alors que 28 % du tonnage marchand dépendait de Göteborg, port d'attache de 180 navires d'un tonnage total de 1.319.000 tonnes.

De son côté, le tonnage de la flotte maritime ouest-allemande a enregistré en 1970 une croissance supérieure à celle de l'ensemble de 1968 et 1969. Selon les statistiques annuelles de l'association des armateurs ouest-allemands, 146 bâtiments totalisant un tonnage brut de 1.463 millions de tonnes ont été mis en service.

La croissance nette a atteint 30 bateaux totalisant 984.639 tonnes. La croissance enregistrée en '70 (14,5 %) est la plus élevée depuis l'année 1956.

- L'Allemagne Occidentale, les Pays-Bas et le Danemark ont signé à Copenhague, les accords réglant définitivement le par-

tage du plateau continental au large de leurs côtes en mer du Nord.

La part de la R.F.A. est de 35.600 kilomètres carrés, celle du Danemark de 45.000 et celle des Pays-Bas de 57.000. Les accords bilatéraux étaient nécessaires vu que la R.F.A. n'acceptait pas l'utilisation du principe d'équidistance de la convention de l'ONU, dont l'application en l'occurrence aurait déforcé l'Allemagne de l'Ouest. Après des négociations infructueuses de 1964 à 1966, les trois pays soumièrent leur différend au tribunal international de La Haye qui leur recommanda de négocier à nouveau et en 1970 un compromis fut atteint. Les accords bilatéraux RFA-Danemark et RFA-Hollande, de même qu'un protocole commun tripartite, doivent être soumis pour ratification aux trois parlements après quoi la mise en vigueur aura lieu un mois après. Ce partage du socle continental a son importance surtout en raison de la présence de pétrole.

- Un passager clandestin, venu de Belgique, s'est installé dans le quartier du port d'Elisabeth dans le New-Jersey, USA, et a échappé à toutes les tentatives de capture. Il s'agit d'un hibou qui se trouvait à bord d'un cargo belge. Il niche dans les entrepôts et se nourrit de rats et de souris. Le spécialiste d'un zoo voisin, mobilisé, est revenu bredouille jusqu'à présent.

- Le Caire attend des experts de la compagnie de renflouement maritime ouest-allemande «Ulrich Harms» qui vont examiner les moyens de débarasser le canal des épaves de navires qui l'encombrent. La Com-

pagnie (et le fait est significatif) qui a été sollicitée par le gouvernement égyptien utilisera cinq grandes grues flottantes, mais fera aussi appel à des navires spécialisés d'autre firmes européennes lorsque le Caire donnera le feu vert.

Outre les 14 cargos du «Club des grands lacs Amers», il y a 16 épaves dans le canal. Avec les projets d'approfondissement qui existent déjà et auxquels s'intéressent tant l'Union Soviétique que les Etats-Unis, on ne serait pas étonné que vous passiez bientôt par la bonne vieille route rapide d'avant la guerre des six jours.

- Des blondes par milliers ont envahi les plages du sud Finistère, sur plusieurs kilomètres et reposent sur le sable ou se cachent dans le creux des roches. Ne changez pas de route immédiatement car il ne s'agit hélas que de cigarettes blondes, marée miraculeuse, déposées par la mer et dont on se demande l'origine. La police suppose qu'elle est frauduleuse et qu'un bateau effectuant le trafic de cigarettes blondes, inquiété par des contrôles dans les parages, a largué sa cargaison qui est venue s'échouer à la côte.

- On apprend qu'à Paimpol, 23 candidates, toutes épouses de marins ou d'officiers de la Marchande, se présentent aux élections municipales avec l'intention de sauver l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Paimpol, laquelle connaît actuellement de sérieuses difficultés et pourrait même être appelée à disparaître comme celle de St-Malo si les nouveaux projets concernant l'enseignement maritime réorganisé étaient appliqués.





## galabal zeemacht 1971... een succes

Het vorige nummer van Neptunus was reeds in drukproef toen het Galabal van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, plaats had. Op het laatste ogenblik hebben we nog een verslag van deze topmanifestatie kunnen publiceren, het was ons echter onmogelijk voldoende plaatsruimte en illustraties aan deze gebeurtenis te geven. Dit trachten we in dit nummer goed te maken.



De gastheer, Commodore L. Lurquin, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, verwelkomde persoonlijk heel wat genodigden.



Korvettenkapitein E. de Langhe, voorzitter Balkomitee, werd geholpen door ex-Miss België, bij de trekking van de tombola.



Even voor middernacht, nokvolle dansvloer, stemming... m.a.w. een geslaagd bal.



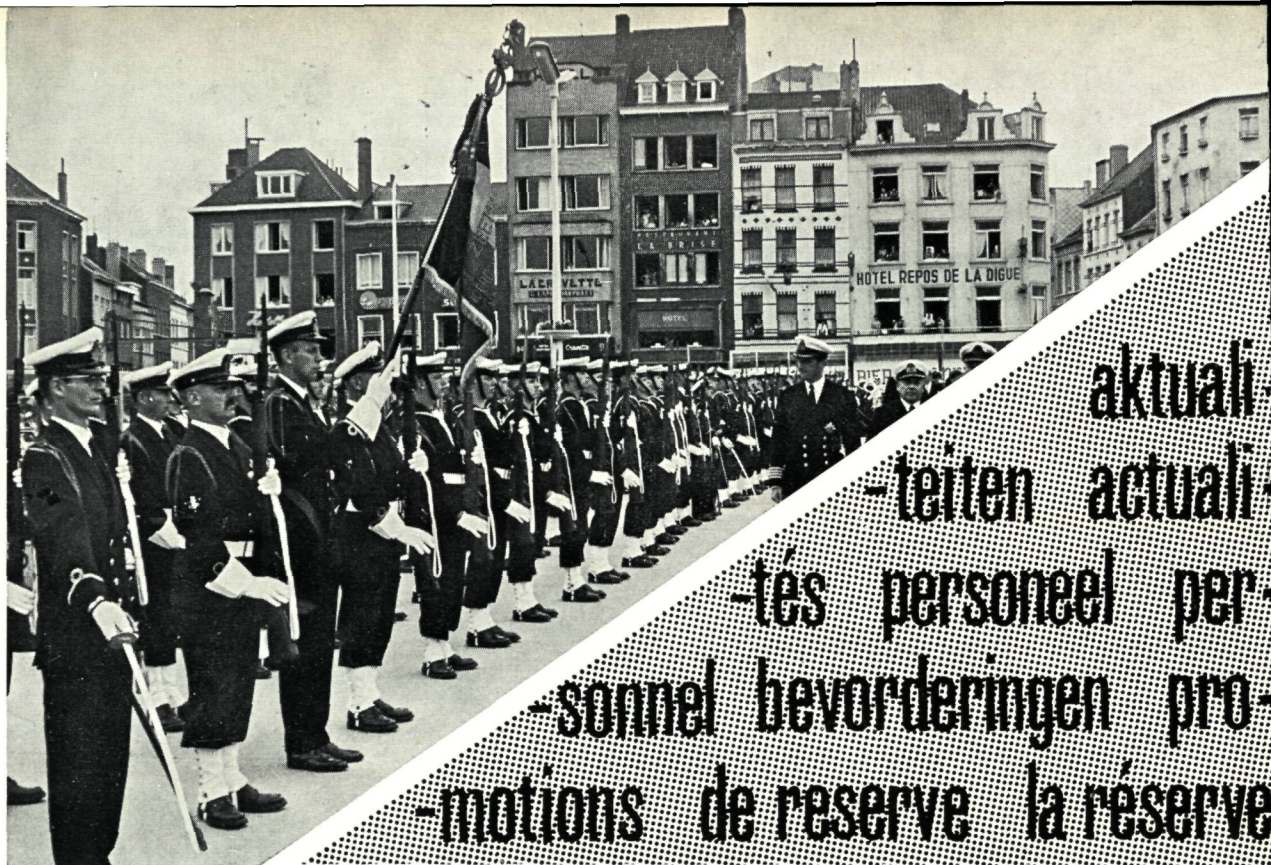
Vier uur 's morgens, is de drukte enigszins verminderd, de stemming blijft en niemand schijnt naar huis te willen.

Mevrouw Bochez, ontvangt van Commodore L. Lurquin, de prijs van Z.K.H. Prins Albert, een zeer mooi bewerkte zilveren schotel.



Ook dit jaar waren er naast een aantal hoofdprijzen, o.m. een V.W., heel wat mooie prijzen te winnen.





aktuali-  
-teiten actuali-  
-tés personeel per-  
-sonnel bevorderingen pro-  
-motions de reserve la réserve

## de reserve - la réserve

### OFFICERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

#### Afdeling Antwerpen

##### «HAWAIIAN CALL»

8ste Jaarlijks bal van de Afdeling Antwerpen van de vereniging der reserve-officieren van de Zeemacht.

Het was weer groots, ons punch overgoten bal. Opnieuw greep het plaats in de CMB-Terminal en alweer op de 2e zaterdag van maart. Maar hier houdt dan ook alle gelijkenis op met de voorgaande feesten, want de verbeelding van het balcomitee was onovertreffbaar, zodat bij iedereen de vraag rijst: wat zal het volgende jaar worden?

Enkele kranten, weliswaar in lovende termen, beschreven deze 8e feestavond als een verlengstuk en een bekroning van het nationaal kongres dat dit jaar te Antwerpen gehouden werd.

Niets is echter minder waar. Het jaarlijks bal van de Afdeling Antwerpen van de Reserve-Officieren van de Zeemacht is een werkelijke traditie geworden in het Antwerpse mondaine uitgaansleven. Elk

jaar komen hier meer en meer reserve-officieren van alle strijdmachten, met veel of weinig goud op de arm, afgevaardigden van het actieve kader en «Le Tout Maritime» tesamen in een ontspannen en aangenaam kader.

Het steeds toenemend succes, doet de uitbaters van Terminal reeds dromen van uitbouwen en vergroten.

Wuivende palmen - spijtig genoeg ontbrak er ons één na afloop - zorgden onmiddellijk voor een groen en exotische intrede. Het marinekadettenkorps stond flink in houding om onze talrijke gasten in de charmante armen van onze «maxi-wrens» te leiden, waar allen met een prachtige slinger in de bloemetjes gezet werden.

De verscheidenheid der uniformen, de uitgelezen toiletten der dames, gaven ons bal weer dat tikje charme en standing die er «HET» bal van maken met tal van nationaliteiten vertegenwoordigd.

Weer hield Eddie Lane, steeds in daverende forme, de dansers in zijn ban. Onze tombola kende een waar succes, want waar kan men tegen zulke gunstvoorwaarden nog zulke prachtige prijzen winnen: het



draagbaar televisietoestel ging naar de tafel van de Heer Aendenboom, en de antieke duikershelm werd gewonnen aan de tafel van kapitein Smet, leraar aan de Hogere Zeevaartschool. De reis naar Teneriffe ging naar de Heer Van de Velde, van de Bell ITT, 2EV MOLS won een gouden ring en Commodore Lurquin was «present» om de gelukkige winnares van zijn mooie koperen scheepshorloge, te feliciteren. De andere winnaars moesten zich tevreden stellen met flessen whisky, scheerapparaten, schotelverwarmers en dergelijke, zelfs met... verse hawaiaanse ananas!

De punch en het pittige optreden van «echte» hoela-hoela-meisjes deden de rest en tot zondagmorgen werd er gedanst tot alle kunstbloemen geplukt en posters met liefvallige Hawaiaanse ingepikt waren...

N.B.: In het kader van «Doen voor Groen» zouden wij het ten eerste op prijs stellen terug in het bezit gesteld te worden van de verdwenen palm. In ruil geeft het balkomitee het recept van zijn onovertroffen «Hawaianpunch» vrij!

2EV(R) L. MEURENS

#### ONDER DE PERSONALITEITEN AANWEZIG OP ONS BAL, KUNNEN WIJ VERNOEMEN:

Commodore L. LURQUIN, Stafchef van de Zeemacht  
Kapitein ter Zee E. POSKIN, Adjunkt-stafchef van de Zeemacht

Kapitein ter Zee D. GELUYCKENS, Comopsnav

Kapitein ter Zee H. LEMAIRE, Comlognav

Kolonel LISMONT, Provinciecommandant

Korvetkapitein STRADIOT, Navcomant

De Heer L. TIHANY, Consul Generaal der Verenigde Staten van Amerika

De Heer CLINTON-THOMAS, Consul Generaal van het Verenigd Koninkrijk

Kolonel BARBOLINI, Militair Attaché van Italië

Lt.-Colonel ENTWISTLE, militair Attaché van Canada,

Cdr. J. Mc COY, USN, Naval attaché van de VSA

Captain J. HEAL, USN, Chief Navy Section BELLUX

De Heer PAGLIERO, President of the British Legion, Antwerp Branch

Korvettenkapitein HAMMAN, van de Duitse Bundesmarine

Luitenant ter Zee 1e Klas SCHOLTE, van de Koninklijke Nederlandse Marine

Lieutenant de Vaisseau RENAULDON, de la Marine Nationale Française

De Heer DE GHEYNST, Hoofdwaterschout der Scheldehavens

Cdt. DECLERQ, Nautisch Directeur van het Loodswezen

Cdt. DE DECKER, Havenkapitein-Commandant van de haven van Antwerpen

Cdt. WESTERLINCK, directeur van de Hogere Zeevaartschool

Cdt. WILLAERT, van de CMB

Cdt. DHONT van de Belgulf Tankers

Captain VERVAET, van de Likes Lines Agency

en tal van vertegenwoordigers van rederijen, scheepsherstellende, maritieme firma's, zonder de officieren van de drie machten, actieve en reserve te vergeten...

#### In dienst stellen van het 218e Reservesmaldeel

Bij beslissing van Commodore L. Lurquin, Stafchef van de Zeemacht, genomen op 29 januari, werd overgegaan tot de progressieve indienststelling van het 218e reservesmaldeel. Dit maldeel zal bestaan uit volgende drie MSI: HUY - SERAING - LOKEREN. Behoudens het sleutelpersoneel van deze drie MSI, zullen zowel het kaderpersoneel aan wal, als de bemanning volledig uit reservepersoneel bestaan. De prestaties inzake wederoproeping en training zullen zijn:

— voor de officieren en naargelang de aard van de prestatie: vrijwillig, GDCR, of wederoproeping

— voor de onderofficieren en naargelang de aard van de prestatie: GDCR, of wederoproeping

— voor de 1e matrozen en matrozen: wederoproeping

Het 218e reservesmaldeel zal Kallo als thuishaven hebben en zal afhangen van de Commandant van de Marinebasis van Antwerpen die gelast wordt met de oprichting en met de training ervan.

Deze formule werd weerhouden om de eenheid van organisatie en van commando te bevorderen en omdat Kallo tevens de meest centraal gelegen Zeemachtbasis van het land is.

De MSI's van het 218e Reservesmaldeel zullen in actieve dienst gesteld worden volgens het hieronder opgegeven tijdschema:

— SERAING (M480): 30 Jun 71

— HUY (M479): 30 Jun 72

— LOKEREN (M473): 31 Oct 73

Bij het eindstadium worden twee volledige bemanningen voorzien per MSI. Deze zullen elkaar afwisselen bij de wederoproeping, oefeningen en manoeuvres.

Bovendien worden volgende functies voor Reserveofficieren voorzien:

— aan boord:

COMSQUAD 218

Adj COMSQUAD 218

— aan wal:

Officier N1 SQUAD 218

Officier N4 SQUAD 218

Officier OCCT Adj Marinebasis Kallo

Officier Sec Pers SQUAD 218

Officier Technicus SQUAD 218

Officier Geneesheer SQUAD 218

Teneinde de oprichting van deze eenheid, uniek in de organisatie van de Zeemacht,

met luister te kenmerken, wenst de Stafchef geen jaar te wachten op een deelname van het 218e Reservesmaldeel aan de jaarlijkse vlootschouw van 20 juli. Dit jaar immers stemt deze overeen met de 25e verjaardag van de Zeemacht. Bijgevolg, zal de training van de eerste twee bemanningen aanvangen op 01 april 71 op één van de MIS van het 219e Smaldeel te Kallo.

Allen die zouden wensen deel te nemen aan dit eerste officieel verschijnen van het 218e reservesmaldeel, worden verzocht zich rechtstreeks, of langs hun vereniging om, kenbaar te maken aan de Commandant van de Marinebasis van Antwerpen.

De aanduiding van de eerste twee bemanningen zal gebeuren in nauwe samenwerking met de verenigingen van het reservepersoneel.

Het is duidelijk dat benevens de korte wederoproepingsperiodes, namelijk gedurende de week-ends, die zullen plaats vinden tussen 01 april en 30 juni, de volledige bemanning, bestemd voor de vlootschouw, voor tenminste één week training - voorafgaand aan het defilé - zal wederopgeroepen worden.

Zekere bemanningsleden, die het schip in gereedheid moeten brengen, zullen voor 15 en 30 dagen wederopgeroepen worden op voorstel van COMSQUAD 218.

#### **OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE**

L'Union Nationale des Anciens de la Force Navale a tenu son Assemblée Générale le 20 mars 71 à Bruxelles, sous la présidence de Monsieur Hebbelinck.

Parmi une assistance nombreuse, nous y avons noté la présence de délégués des Associations de Bruxelles, Mons, Gent, Ter-  
vuren, Liège, Waasland et Couvin.

La réunion a été consacrée, avec beaucoup d'enthousiasme, il faut le reconnaître, aux projets futurs.

Monsieur Hebbelinck a notamment tenu un exposé sur la création de la 218e escadrille de réserve, dans lequel il encourage tous les anciens à se porter volontaires pour des rappels de courte durée (en général week-ends) à bord des MSI's mis à la disposition de la «RESERVE»; le Président a également parlé et commenté le programme des festivités du 25e Anniversaire de la Force Navale.

La suite de la réunion a été consacrée à

un exposé de chaque président des différentes sections où chacun y expliqua ses points de vue ainsi que ses activités. Cette réunion s'est déroulée dans une ambiance exceptionnelle de franche cordialité et d'optimisme. La prochaine réunion aura lieu à Bruxelles le 5 JUIN 71 à 15 heures.

#### **Vereniging oudgedienden Z.M. Antwerpen**

Met de regelmaat van een klok, ontvangt de redactie van Neptunus de «VOZMAFLASH» maandblad van de Antwerpse Oudgedienden. Wij wensen het Antwerps bestuur en hun hoofdredakteur van harte geluk, wij weten immers aan de lijve hoe moeilijk het is een tijdschrift op tijd te laten verschijnen...

#### **Association de anciens de la F.N. de Bruxelles**

«Azimut» est fier de son (nouveau) local dans lequel se tiennent les réunions mensuelles de tous ses membres.

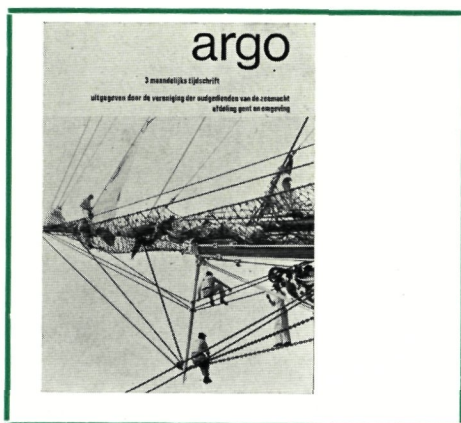
Durant des mois de travail pénible et consacrant le moindre temps libre à la construction du local; une petite équipe mit la main à la pâte pour enfin établir un local convenable digne de l'ABAFN. Cette petite équipe y consacre des samedis et parfois même des dimanches afin que les travaux se terminent le plus rapidement possible et d'être enfin chez soi.

Notre cher ami Borjans, vient de créer un «Azimut Flash» car les événements deviennent de plus en plus nombreux et il veut tenir les lecteurs au courant de l'actualité avant la publication du périodique «Azimut».

#### **Vereniging Oudgedienden Z.M. Gent en omgeving**

Verscheen het nr. 2 van ARGO wat laat-tijdig dit jaar, dan is dit onrechtstreeks de fout van Neptunus. Onze tekenaar heeft inderdaad de nieuwe kaft van ARGO ontworpen en de Neptunusdrukker heeft ze uitgevoerd. De trouwe lezers van Neptunus zullen nu wel stilaan weten dat onze drukker enorm veel gaven heeft, maar ook een klein gebrek... hij is steeds te laat met zijn drukwerk. Alhoewel wij ze zelf gemaakt hebben, vinden we het toch een mooie kaft. Nu Nationaal Voorzitter Pierre Hebbelinck een nieuwe hoofdopsteller heeft gevonden, dhr. Jacques Maron, zijn wij er





van overtuigd dat ARGO een van de toonaangevende tijdschriften zal worden.

Bij het lezen van het laatste nummer hebben we op alle gebied verbetering kunnen vaststellen. In ieder geval hartelijke gelukwensen.

Terwijl we nu toch van dhr. Pierre Hebbelinck spreken, durven wij aan hem vragen even aan te dringen bij de plotselinge afdelingen van oudgedienden, om meer gebruik te maken van deze rubriek die hun gratis ter beschikking wordt gesteld. Bijzonder bij onze oudgedienden van over de taalgrens. Over Gent zelf hebben we niet te klagen, hoe kan het anders, de Gentse Vice-voorzitter komt praktisch tweemaal per week op bezoek bij de Neptunusredactie, als wij U daarbij vertellen dat heel wat leden van onze redactieploeg inkopen gaan doen bij de echtgenote van de vice-voorzitter, dan begrijpt onze lezer wel dat Gent goed bediend wordt.

P.S. Stoute tongen beweren dat de hoofdredakteur van Neptunus van de « Brugse Puurte... » afkomstig is.

### Zeetrip

Op 3 juli a.s. gaan onze Artevelde-vrienden het Zeegat uit met de GODETIA, terwijl de echtgenotes of verloofden kunnen winkelen of zonnebaden (?) waarna ze 's avonds kunnen aanzitten voor een Nasi-Goreng in de Mess van de Onderofficieren te Oostende. Dit etentje wordt gevuld door een gezellige dansavond. Een goede raad aan André De-

fever... dans van tijd tot tijd ook eens met uw eigen vrouw, want U weet dat uw schoonmoeders dochter anders kwaad zou kunnen worden, wij kunnen er van meespreken !

## zeemacht force navale

### CONTACTEN TE SPLIT

Split is gelegen in een brede lichtgolven-landstreek aan de groenrijke Joegoslavische kust. Elke dag omgeven de vroege ochtendnevels er de eilandjes, die de toegang tot de haven versperren, met een grijze sluier. Achter deze eilanden opent een enorme baai haar wijde armen en ont vangt de schepen moederlijk aan de kaai en. Vanuit het lage stadje rijzen groene heuvels op. Sporadisch vertonen zij kale plekken, waarop goudkleurige huisjes de eerste zonnestrallen weerkaatsen.

De oude keizerstad wordt aarzelend wakker. In de smalle omhoogreikende huisjes wemelt het er van luidruchtige en haastige mensen. Men ziet er in het zwart geklede vrouwen, grijze heren, speelse kinderen baardige studenten met pet en pijp en onverzorgde studentinnen. De oude zwarte standbeelden weerspiegelen standvastig de eeuwenoude glorie van de keizerlijke residentie, terwijl andere van recente datum koppig en expressief de kracht en de duur van het kommunisme voorspellen.

De oude burcht van Diocletianus troont hoog boven de huizen uit, doch is thans volledig opgeslorpt door recente krotwoningen in een typisch zuiderse stijl. Honderden donkere steegjes versnijden het gigantisch gebouw tot een onontwarbaar

labyrinth. Tussen de hoge verdiepingen houden overbelaste touwen het pas gewassen witgoed krampachtig op. Hier en daar houden overdadige vrouwen verveeld een praatje met elkaar door de open ramen.

Slechts de antieke paleispleinen werden door de eeuwen heen gerespecteerd. Zij zijn afgeboord met ranke zuilen die met hun fier kapittel nog slechts ijle lucht ondersteunen. Een der pleinen is bijzonder goed bewaard. Het lijkt wel op een middeleeuws marktplein begrensd door brede muren, hoge torens en huizen met een loggia in Italiaanse stijl.

Wanneer de avondzon de lucht vergult en het late uur de kinderen naar huis roept vult de ganse jeugd van Split dit plein. Eerst doemen slechts enkele gestalten aarzelend op in mineur pratend over dagelijkse dingen. Weldra echter loopt het gehele plein vol met groepen jongeren, die in crescendo over kunst, cultuur en politiek discuten. Het gegons van hun stemmen zweeft tussen de enorme, zwijgende gewelven onder het felle licht van grote lantarens.

Zo was de atmosfeer ook die avond, toen wij na een rustige visschotel met inlandse wijn ons onopvallend tussen deze jonge mensen mengden. Ik weet niet meer precies hoe lang wij daar reeds stonden te genieten van de heerlijke sfeer, toen wij in ons gemijmer werden onderbroken door jonge mensen, die wij even te voren op het schip hadden leren kennen als afgevaardigden van de kommunistische jeugd van Split.

En zoals dat eertijds moet gebeurd zijn op het forum van het oude Rome, wandelden wij als Horatius rond pratend over allerlei dingen in dit groots en heerlijk kader.

Ditmaal praatten wij met rasechte kommunisten. We hadden Joegoslavië wel eens eerder bezocht als toerist en hadden ten slotte weinig contact gehad met de bevolking. In het beste geval kenden wij het kommunisme langs enkele baardige zendelingen, die in een of ander links café een subversief muurkrantje aan de man trachtten te brengen. Nu geen afkooksel meer. Het waren ditmaal de echte!

Ze waren zeer vlot en praatten over het weer, de stad, de toeristen, Diocletianus en de oude Jupitertempel. En plots hoorden we hetgeen we verwachten: een politieke allusie en een politiek verhaal. We vroegen wie ze eigenlijk waren en welke pre-

cies hun functie was in de stad.

Een van hen was de president, van de jeugdraad, een andere zijn adjunct. Verder waren er nog de secretaris en enkele leden. Zij waren allen jonge mensen, waarvan de meesten gehuwd waren, zelfs met kinderen. Zij werkten gedurende de dag en hielden zich enkele avonden per week bezig met het politieke leven van de stad. Ze verduidelijkten ons dat de jeugd in Joegoslavië afgevaardigden heeft van de verschillende arbeidssectoren, die in de regionale politieke organen de belangen en de inzichten van de jeugd vertegenwoordigen. De jeugd kiest deze afgevaardigden zelf. Ook op hoger niveau bestaat deze vorm van medezeggenschap. Het doel van deze kommunistische jeugdorganisatie is niet pedagogisch gericht op het ontwikkelen van de persoonlijkheid, zoals in onze jeugdbewegingen. Ze verschillen tevens van de talrijke jongerengemeenschappen, die, gepatroneerd door de parochiale overheid, overal in ons land bestaan en waarvan de interesse vooral afgestemd is op het organiseren van ontspanningsmogelijkheden. Anders zijn ook onze studentenbewegingen. In onze democratie blijft medezeggenschap en medebeheer van de jongeren een on vervulde wens. Gelukkig heeft het type van contesterende student



het oude type van katholiek-Vlaamse tafelspringer in een folkloristische stijl vervangen. Thans protesteert men liefst zo links mogelijk, en indien het reeds binnen de natuurlijke mogelijkheden ligt, met baard en wilde haren. Het geschiedt allemaal zeer intellectualistisch en gesofisticeerd, helaas vaak zonder resultaat. De jeugd in de kommunistische landen staat reeds veel verder. De gekozen afgevaardigden beheren samen met de oudere generatie de stad. Zij bezitten volwaardige rechten zowel wat betreft het nemen van



politieke beslissingen als wat betreft de uitvoering ervan.

We waagden het even een principiële stelling aan te raken. Heeft het orthodoxe kommunisme in Joegoslavië nog bestaansrecht?

In hun land scheen op het eerste gezicht het klasseverschil opgeheven te zijn. Bovendien leek ons hun economie voldoende gesaneerd in Marxistische zin.

Dank zij een tweetalige studente vernamen we dat het huidige kommunisme in Joegoslavië wel in zekere mate afweek van het orthodoxe kommunisme, zoals dat nog in andere kommunistische landen gehandhaafd wordt. De Westerse houding van president Tito en zijn pacifistische politiek ten opzichte van het Westen moesten in die zin geïnterpreteerd worden. Joegoslavië was een land dat economisch sterk genoeg was om deze vorm van apartheids-politiek te voeren. In andere landen, waar de economische situatie onvoldoende gestabiliseerd was, kon men dergelijke liberalisering niet doorvoeren. In dit verband noemden zij enkele kommunistische landen op waaronder Roemenië.

We polsten even of in dit geval de kommunistische politieke instellingen, die uit de revolutie voortvloeiden, niet konden vervangen worden door democratische zoals bij ons. Een tweetalige dame, die geschiedenis studeerde, gaf ons hierop een zuiver Marxistisch antwoord. Ze maakte een vergelijking met de primitieve gemeenschappen en waar zodra de noodzaak zich opdroeg om de gemeenschap te organiseren, de bekwaamste als leider verkozen werd. Deze spontane zin voor organisatie druiste helemaal niet in tegen de democratie. Men moest die leiders eerder zien als bekwame bestuurstechnici, die erover waakten dat de democratie zonder fout werd toegepast. Slechts daar waar heersers hun macht buiten hun functie gebruiken ontstaat een sociale divergentie en krijgt men een klassemaatschappij. Deze situatie waarin er tussen de verschillende standen latente spanningen ontstaan vindt een dankbare voedingsbodem in de Westerse democratieën. Door compromissen werkt men er de scheiding in de maatschappij in de hand. Wanneer het proletariaat onder controle van de bestuurstechnici het bewind in handen neemt, wordt de individuele vrijheid gerespecteerd en worden de rechten van de mens het meest gevrijwaard.

Het waren woorden die klonken als vreemde elektronische muziek. We wisten niet of we het goed verstaan hadden. Iedereen is vrij in een kommunistisch land. Iedereen heeft immers principieel het recht nieuwe voorstellen te doen voor de partijvergadering. Men mag er zelfs zijn ongenoegen bij wijze van protest laten blijken, ook al druisen deze nieuwe gedachten in tegen de oriëntatie van de partij, worden zij welwillend aanhoord. De partij is immers steeds ontvankelijk voor innovaties. We begonnen waarachtig te geloven dat het kommunisme democratischer was dan onze eigen geïnstitutionaliseerde democratie. Het spijtige van de hele zaak was dat de nieuwe voorstellen gestemd moesten worden en dat niet iedereen steeds vatbaar voor vernieuwingen was. We trachtten ons even voor te stellen dat een geheel kommunistisch land wel eens zin kon hebben een nieuwe weg in te slaan. Het antwoord was eenvoudig. Indien dat zich ooit eens zou voorgedaan hebben was dit te wijten aan het feit dat die landen sociaal en economisch label waren.



Vaak is deze tendens de wil van een of ander ambitieus politicus. In dit geval wordt hij door de partij voor een andere functie voorbehouden.

We waagden het even of de partij dan steeds gelijk had. De partij had het uiteraard steeds bij het rechte eind. Iedereen heeft immers het recht om zijn zienswijze te verdedigen en wijzigingen aan te brengen.

Het klonk allemaal zo mooi en we geraakten niet door de cirkel.

Ten slotte vroegen wij hen onder welke vorm de jeugd actief deelnam aan het stadsbestuur.

De president nam hier het woord en vertelde dat hij en zijn adjunct de vergaderingen van het stadsbestuur bijwoonden.

Vooraleer echter zijn stem in de vergadering uit te brengen legde hij de problemen steeds voor aan de jeugdraad, waar iedere afgevaardigde democratisch zijn mening kon geven.

Had deze werkwijze reeds vruchten afgeworpen?

De president nodigde ons hierop uit een vergadering van de jeugdraad bij te wonen, die even later op de avond zou plaats grijpen.

Ze leidden ons naar een gebouw dat aan het plein grensde. Een smalle wenteltrap voerde ons naar de eerste verdieping waar zich de lokalen van de jeugdorganisatie bevonden. Het waren ruime, nette lokalen, waar alle discussies verliepen onder het waakzaam oog van de president op foto. We werden naar een helverlichte zaal gebracht. Verscheidene jonge mannen en vrouwen praatten er rustig met elkaar in afwachting van de vergadering. We werden voorgesteld en de vergadering begon in zuiver Joegoslavisch, helaas zonder ondertitel. Gelukkig hielp onze vrouwelijke tolk ons bij onze pogingen om het gesprek te volgen. Het onderwerp was eenvoudig het al dan niet aanvaarden van een vertegenwoordiger in de raad van het bestuur. Met de meerderheid van stemmen viel de beslissing negatief uit.

Dit alles kan wellicht een onbelangrijke indruk wekken doch banaal scheen het ons niet toe. Afgezien van alle ideologie blijft het feit bestaan dat deze jonge mannen en vrouwen een buitengewone interesse aan de dag legden voor wat er zich op bestuurlijk vlak in de stad afspeelde. Zij deden dit met een vaste overtuiging en een sterke ambitie, die slechts toevallig door de plaatselijke politieke standpunten gekleurd was. Zij waren bovendien allemaal opvallend goed onderlegd. Na de vergadering ging iedereen zijn eigen weg. Het plein was verlaten. Desolaat beschenen de lantarens de kale muren van de oude residentie. We dronken rustig een inlands pruimenlikeurtje in een gezellig ruikende bar en klonken er traditioneel op de Belgisch-Joegoslavische vriendschap. Het was een mooie avond.

Split is een mooie stad.

Marc Laenen  
2EV

### Licence en Science Maritimes et Militaires

C'est depuis 1967, que la Force Navale forme ses élèves-officiers de pont à la section Toutes Armes de l'Ecole Royale Militaire. La première session de cette nouvelle

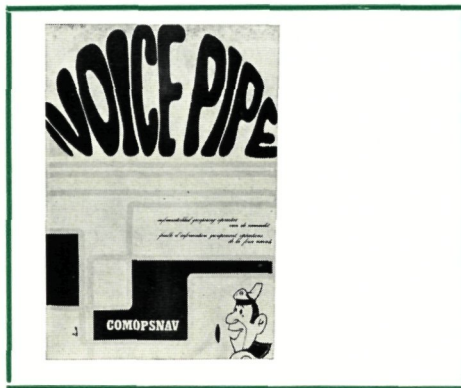
formation sortira en 1971, les candidats qui auront réussis porteront en vertu de l'Arrêté Royal du 28 janvier 1971 paru au Moniteur Belge du 27 février 1971 le titre de Licencié en Sciences Maritimes et Militaires.

### Licentiaat Militaire en Zeevaartwetenschappen

Sinds 1967 vormt de Zeemacht dekolliceren langs de Koninklijke Militaire Schoolafdeling « Alle Wapens » waarvan de eerste sessie zal uitkomen in 1971. Voor zover zij deze studies met vrucht hebben volbracht, zullen deze officieren, ingevolge het K.B. van 28 januari 1971 (Staatsblad van 17 februari 1971) de titel van Licentiaat in de Militaire en Zeevaartwetenschappen mogen dragen.

### Duikers-Ontmijners

In de maand maart hebben de ontmijners van de Zeemacht 42 opdrachten uitgevoerd. Zij hebben 1218,5 kgr. springtuigen opgehaald, 1585 kgr. springtuig vernietigd, waarvan het meest op zee. In totaal hebben zij 3.219 kgr. springstof behandeld.



### Voice-Pipe

Driemaandelijks informatieblad van de Groepering Operaties van de Zeemacht. Dit tweede nummer van Voice Pipe bevat maar eventjes 60 blz. tekst, is goed geïllustreerd met foto's en tekeningen. De OSC van COMOPSNV verdient beslist een pluimpje.

Vanzelfsprekend staat de dokumentatie van Neptunus ter beschikking van de Voice-Pipevrienden.





In de maand maart heeft de GODETIA, samen met de hoogzeemijnenvegers BREYDEL, ARTEVELDE en TRUFFAUT, de kustmijnenvegers SPA, NIEUWPOORT en KOKSIJDE, een kruisvaart ondernomen van 1 maart tot 2 april, onder bevel van Groepscommandant CPF. Troispont. De schepen hebben de volgende havens aangedaan:

- 5 maart, Lisasbon - alle schepen;
- 12 maart: Cadiz - GODETIA en hoogzeemijnenvegers.
- 12 maart, Motril, kustmijnenvegers.
- 19 maart: Tanger, alle schepen.
- 26 maart: Vigo, alle schepen.
- 31 maart: Brest, hoogzeemijnenvegers.



De GODETIA had eerst een individuele training uitgevoerd van 8 tot 19 februari te Portsmouth waar hij de Belgische Zee-macht vertegenwoordigde.



Het andere steunschip, de ZINNIA, was van begin januari tot 14 maart in droogdok. Kort daarop verliet het Oostende, van 17 maart tot 9 april voor de visserijwacht. Van 25 tot 26 maart vertoefde het te Falmouth en van 2 tot 16 april in de Duitse haven Bremen.



Les MSI's (DINANT, TONGEREN et OUDENAARDE) de leur côté ont fait du training du 22 jusqu'au 26 février. C'est le port de Ramsgate qui a été choisi pour ces manœuvres. Au début du mois de mars (4-20 mars) ils ont participé aux exercices de «Norminex». Les ports de Cherbourg et du Havre ont reçu la visite de la division.



Le «minehunter» VEURNE a également effectué le voyage.



Tenslotte vermelden we nog dat «DE BROUWER» een kruisvaart heeft ondernomen van 8 tot 18 maart naar Engeland. Hij verbleef te Plymouth tijdens het WE van 13 maart.

### Riviersnelboot LIBERATION

In het kader van de informatie van de Zeemacht zal de LIBERATION hiernavolgende steden bezoeken.

- 3 juni : Kallo
- 3- 8 juni : Rupelmonde
- 8-15 juni : Dendermonde
- 16-22 juni : Ninove
- 23-29 juni : Wetteren
- 1- 6 juli : Herentals
- 6-13 juli : Lier
- 3-10 september : Namur
- 6-15 augustus : Leuze



### ALOUETTE III

#### GENERALITES

Dans son souci constant d'efficacité et de rendement, la Force Navale a réalisé très tôt l'importance que pouvait revêtir l'hélicoptère dans le domaine maritime.

C'est ainsi que dès la conception des bâtiments de commandement et de soutien logistique, les principales installations d'une infrastructure air y furent incorporées.

Conjointement une étude fut effectuée pour déterminer, parmi les différents types d'hélicoptères disponibles sur le marché, quel appareil répondait le mieux aux critères imposés pour une utilisation à la mer.

Parmi plusieurs hélicoptères, le choix définitif de la FN se porta sur l'ALOUETTE III. L'acquisition des appareils fut toutefois remise plusieurs fois, suite à des restrictions budgétaires.

Ce n'est qu'en mai de l'année dernière que le Ministre de la Défense Nationale autorisa la passation d'un contact avec la SNIAS (Société Nationale Industrielle Aérospatiale), portant sur 3 Alouettes III : un destiné au ZINNIA, un pour le GODETIA, le troisième constituant la réserve de roulement.

Les compensations économiques, consenties par le fournisseur sous forme de commandes dans le secteur aéronautique belge, équivalent au moins à 60 % de la valeur du montant total du contrat.

Le 18 mars les deux premiers appareils sont arrivés à la base de KOKSIJDE, où ils seront stationnés. La livraison du troisième appareil se situera au courant du mois prochain.



Le 18 mars les deux premiers appareils sont arrivés à la base de Koksijde.



Le 23 mars, un Vol inaugural a été effectué avec le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale et le Capitaine de Vaisseau Geluyckens, Commandant de Groupement Opérationnel de la Force Navale.

### MISSIONS

Le groupe de dragage autonome, composé d'un BSL et de une ou plusieurs divisions de dragueurs et/ou chasseurs, constitue actuellement l'unité tactique de base des forces de dragage de l'OTAN.

L'hélicoptère embarqué à bord du bâtiment de commandement et de soutien logistique étend la zone d'exploitation du navire d'une façon très considérable.

Ces nouveaux appareils auront donc comme missions principales à bord :

(1) Le ravitaillement vertical des unités accompagnant le BSL. (vivres, pièces de rechange, transfert de personnel etc...)

(2) Liaison navire de soutien - navires de dragage - quartier général à terre.

Il va de soi qu'à ces missions principales viennent s'ajouter entre autres les missions suivantes :

(1) Participation aux missions garde-pêche p. ex. localisation des pêcheurs belges dans une large zone autour du navire.

(2) Evacuation de blessés ou malades vers des hôpitaux à terre.

(3) Missions de sauvetage à partir du bord ou à partir de la terre.

(4) Participation à la lutte anti-pollution.

(5) Servitudes générales (transport de fret et passagers, calibration de radars, patrouilles côtières...)

### CARACTERISTIQUES DE L'ALOUETTE III - SA 316 B.

1. Constructeur : Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS) dont dépend la firme SUD AVIATION - FRANCE.

2. Groupe turbomoteur : Artouste III B de 870 CV construit par la firme TURBOMECA.

3. Dimensions :

Longueur hors tout (rotor tournant)

12,820 m

Longueur (pales repliées)	10,175 m
Largeur (pales repliées)	2,590 m
Hauteur	2,970 m
Diamètre rotor principal	11,000 m
Diamètre rotor anticouple	1,912 m
Nombre de sièges	7

#### 4. Performances (masse maximale - atmosphère standard)

Vitesse maxi niveau de la mer	210 km/h
Vitesse de croisière	190 km/h
Vitesse ascensionnelle, puissance max cont	5,5 m/s
Plafond pratique	4,250 m
Plafond en stationnaire dans l'effet de sol	2.000 m
Distance maxi franchissable - sans réserve	500 km
niveau de la mer	
Autonomie sans réserve au niveau de la mer	3 hrs

#### 5. Masses

Poids maximum autorisé	2.200 kg
Poids à vide équipé	1.390 kg



Een van onze heli-piloten ontvangt zijn « vleugels » uit de handen van Commodore L. Lurquin.

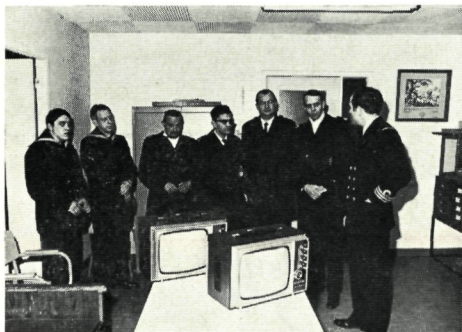




**weet u het nog...  
vous souvenez vous...  
do you remember...**



#### Loisirs et Culture.



Dans le cadre loisir et culture des équipages à la Force Navale, le Capitaine de Corvette R. Mathieu, chef du service de l'information et relations publiques a remis au Commandant du Z. GRAMME et aux Patrons du LIBERATION et de l'M.S.J./R.D.S. TURNHOUT un poste de T.V.-portatif.

#### Salon des vacances.



Visite de honneur, le Ministre Bertrand au Stand Force Navale au Salon des Vacances à Bruxelles.

#### Bezoek van Rear - Admiral van Arsdall.



Op woensdag 3 maart 1971 is REAR - ADMIRAL van Arsdall Jr. Deputy chief of staff for EUROM, vergezeld van Colonel Adair, chief Maag Belux en Captain Heald, chief Maag Navy Belux, een bezoek komen brengen aan de Logistieke Groepering. Zij werden ontvangen door CPV (D) SBH Lemaire. Nadat de staf officieren hen waren voorgesteld, werd een uiteenzetting gegeven over de organisatie van de Logistieke Groepering. Daarna bezochten de gasten de verschillende instellingen.

#### Derde leeftijd op bezoek.



Op woensdag 17 februari kwamen bejaardenkostgangers van het Instituut Godtschalck en van het rustoord St-Joseph, vergezeld door leden van TELE SOS op bezoek bij de Logistieke Groepering. Ze werden ontvangen door de korpsversterke CPF Deridder en door de leden van de OSC: 1LV Dezuttere, 1MC Verhulst en 1MC Closset. Na een bezoek aan de werkplaatsen van de kaai en aan de hangar 17 gingen de gasten naar het restaurant onderofficieren voor het teeuurtje waarbij ook CPV (D) SBH Lemaire, CPF Deridder en OSC aanzaten. Daarna werd een drink aangeboden in de bar onderofficieren. Deze namiddag verliep in een zeer hartelijke stemming.





Oudgedienden 118e Smaldeel op bezoek te Oostende.  
Cdt. Ghysel ontving een serenade voor zijn 25 jaar dienst bij de Logistiek.



### Oostende-Casablanca aan boord van de Godetia

Een bijtende koude wind en een lichte sneeuwval. Ieder gezicht is getekend met een brede glimlach, want we verlaten het ijzige België voor de warme Zuiderzon. Inderdaad het LSS Godetia en een stel mijnenvegers verlaten Oostende met als eindhaven Casablanca. Voorziene aanleghavens zijn Lissabon, Cadiz, Casablanca en op de terugreis is er een aanleggen gepland te Vigo.

Velen onder U zijn van mening dat de Belgische Zeemacht weer een pleziertochtje gaat maken. Ah, wat een gelukkig stel officieren, onderofficieren en matrozen. Maar alsjeblief mensen, vergeet zoiets. Plezier is er wel, maar het woord «pleziertocht» zou ik toch niet durven uitspreken. Die reizen hebben alvast een bepaald doel nl. het inoefenen van de bevoorrading, fueling enz. van de mijnenvegers. Om het U niet al te moeilijk te maken zal ik alles vanaf de afvaart te Oostende in een klare taal neerschrijven.



1MC Baes wordt in de «bloemtjes» gezet door CPC Segaert.

Ouverture du «Club VC» par le CPF Troispont.



### OOSTENDE - Logistieke groepering Oosteroever - 01 maart

Onnodig de afscheidtaferelen van echtgenote, verloofde of ouders te beschrijven. Omstreeks 9 uur verlieten we de kaai-muur van het besneeuwde Oostende. Ons eerste doel was het opladen van 50 Ton onbruikbare munitie te Zeebrugge. Maar de tocht naar het munitiedepot verliep niet zonder moeilijkheden. Wegens een te ondiep varen was de dieptemeter van de Godetia klem geraakt op een zandbank. Gevolg daarvan: twee duikers moesten te Zeebrugge, terwijl de andere manschappen de munitie oplaadden, een nieuwe dieptemeter aanbrengen. Toen alles uitgevoerd was inzake het opladen en klasseren der munitie, dacht ik dat voor mij alles opgeknapt was. Een mooie kajuit, een wel voorziene kantine, een cinézaal en een goeie keuken. Wat moesten we nog meer hebben. Helaas, nauwelijks twee minuten na het opladen werd gans het schip op stelten gezet door een enorme claxon. Dit noemen zij «Abandon ship». Toen ik werkelijk begon te snappen wat er mij te doen stond, waren de anderen reeds paraat aan de reddingssloepen. Gelukkig stormde een goede ziel op mij af met een zwemvest, een andere riep: «stop je



broekspijpen in je kousen, bleu» en voilà ...ook ik was paraat. Nu konden ze me waarlijk een bleu gaan noemen, want daar stonden wij, de nieuwen aan boord, inderdaad «bleu» van de kou en bleu wat de oefening betrof. Achteraf restte er mij niet veel te doen en had ik de tijd even overal te gaan rondneuzen. Uit een gesprek met de Coxwain, zoiets als de «God de vader» of beter «de Engel-bewaarder van het LSS», bleek dat wij onderverdeeld waren in twee groepen, nl. de dagmannen, dit zijn zowat «les hommes à tout faire» en de wachtlopers. Deze laatsten verzekeren 24 uur op 24, terwijl U, lezer, knusjes thuis in uw zetel naar de TV kijkt, alle diensten. Dit zijn ondermeer de diensten op de brug, radar, radiostation, machinekamer, wacht bij de munitie en nog vele andere posten die voor U en mij taboe zijn.

Komen we even terug op de dagmannenploeg. Die mensen zorgen ervoor dat alle karweien, dit vanaf 7 uur 's morgens, opgeknapt worden. Dit is ondermeer schilderwerk, netjes houden, waszalen onderhouden en helpen bij de bevoorrading van de andere schepen, de mijnenvegers.

## 2 maart.

Eenzaam vaart de Godetia, tegen een snelheid van ongeveer 14 knopen, doorheen een zware zee, op zoek naar de eerder vertrokken eskadrilles. Niets is zeker omtrent de dumping. Zal ze uitgesteld worden wegens het slechte weer of gaat men het toch wagen? Omstreeks 10.30 u. verzamelden de manschappen, voorzien van helm en zwemvest, om die duizende kilogram munitie over boord te gooien. Deze zware karwei nam zowat een uur in beslag. Nog maar pas aan onze gewone dagtaak herbegonnen of daar loeide opnieuw de alarmschel: ditmaal was er gezegd een man over boord geslagen. Een hele ploeg mensen stormde naar de reddingssloep toe en lieten de schuit te water. De kommandant zette een nors gezicht op. Het duurde allemaal veel te lang of misschien dachten de redders dat de drenkeling... een zeer knap zwemmer was. Komen we terug naar het eigenlijk doel van de reis, nl. het achterhalen en bevoorraden van de andere eskadrilles, dan kan ik U vertellen dat omstreeks de middag een eerste radarkontakt werd bekendgemaakt. Een maximum vaart en een goede planning zorgden ervoor dat we een eerste visueel kontakt hadden tegen de avond. Met goede verrekijkers kon men de masten waarnemen.



Een gezellige kantine maakt het leven aan boord wel wat aangenameer.

Nu wij toch over de avondperiode bezig zijn, want het is zowat omstreeks 20 uur, is het hoogtijd geworden dat ik U iets vertel over het doorbrengen van de avonden. Voor de matrozen is er elke avond een filmvoorstelling, kantine en feest. Feest voor de matrozen die verjaren. Een reuzetaart wordt hen overhandigd door de commandant en de wapenmeester in wiens bijzijn ze dan letterlijk wordt opgepeuzeld. Daarna volgen de gebruikelijke bierrondjes. Zoals U wellicht weet, geachte lezer, bier maakt stemming en meer hoeft ik U ook niet meer te vertellen. Niet iedereen neemt aan die feestjes deel want alle diensten blijven verzekerd en de tocht naar het zonnige Lissabon gaat verder.

## 3 maart - Golf van Biscaie

Inderdaad! Tijdens de nacht is men de zo gevreesde Golf binnen gedrongen. Tegen de morgen was men reeds in het centrum. «Les Dieux sont avec Nous!» hoorde ik een onderofficier zeggen want het was echt een aangenaam zonnig weertje zonder ook maar een minimum aan wind. Het humeur was goed en het was meteen een uiterste gelegenheid voor de zeezieke mensen om herop te knappen.

Ondertussen had de LSS GODETIA de andere eskadrilles bijgehaald en samen zetten we koers in formatievaart, naar Lissabon.

## 4 maart - Spaanse Kust

7 uur. Opnieuw was er een zware zee en een windkracht 6. De schuit rolde nogal erg: daarom durft men haar ook al eens Rol-Etia noemen. De fueling was voorzien voor de voormiddag maar gezien het slechte weer en de te lopen risico's werd die uitgesteld tot nader bevel. Fueling is het overtanken van brandstof van het LSS naar een ander schip terwijl de schepen





Fueling at sea werd na enkele dagen een routine-werk.

op zowat een dertigtal meter naast elkaar varen. Onnodig U de gevaren te beschrijven om zo iets te wagen bij een woelige zee. Verder is er niets benoemenswaardig buiten de gewone dagactiviteiten van de bemanning, kenbaar te maken.

#### 5 maart - Portugese Kust

Een matige zee en lichte regenval. Dit is het eerste wat ik vandaag kon waarnemen. Heel ver van ons af, zag ik een vuurtoren en een lange bergketen. Het was de Portugese kust. Alle manschappen worden klaargemaakt voor het aanleggen dat voorzien is voor 14 uur deze namiddag. Een erepeloton zal er de eregasten verwelkomen. De Ambassadeur van België zal samen met Commodore Van Dyck aan boord van een prachtige receptie genieten in het koninklijk appartement. Voor de manschappen zijn er verscheidene uitstapjes voorzien in de streek rond Lissabon.

#### Maandag 8 maart - Lissabon

Vooreerst wou ik U een en ander vertellen over ons verblijf in Lissabon. Eerste algemeen zicht: taxi's en dubbeldekbussen. Zoals in alle hoofdsteden is er de rommelmarkt die heel wat succes oogst-

te. Wat het weder betreft is alles goed meegefallen. Het was echt een zomerweertje.

De excursies waren een echt succes, want in een sneltempo hadden we een goed overzicht van het oude en het nieuwe Lissabon en omstreken. Verleden en heden harmoniseren met elkaar, rijkdom en armoede minder.

Eenmaal terug aan boord, zijn we terug in zee getrokken met bestemming Cadiz. De zee was woelig. In de namiddag waren er enige oefeningen voor de ploeg «Man over boord».

Vlug waren alle lichten gedoofd aan boord. Een lange dag was achter de rug.



50 ton onbruikbare munitie «over boord» is beslist geen kinderwerk.

#### Dinsdag 9 maart.

De algemene sfeer was kalm. In de voormiddag was er een algemeen alarm. Voor oefening moesten we een luchtaanval afweren. Aanvalshoek was Groen 30. Groen dertig is langs stuurboord, dus rechter kant van het schip met een invalshoek van 30°. Result: 3 gekwetsten tijdens de luchtaanval. U ziet zelfs de dokter is met zo'n oefeningen op de gang gebracht.

's Middags waren er opnieuw oefeningen voor «Man over boord». Alles scheen naar goedgevallen te verlopen. 's Avonds gingen men voor anker liggen ergens tussen Sagres en Faro. Het was een kalme baai. Vandaaruit had men een mooi zicht op de Portugese kust.

#### Woensdag 10 maart

De Commodore verlaat de GODETIA voor de Spa. Er was tevens bevoorradiging van voeding aan alle MSI-schepen. In de namiddag, dit omstreeks 13.30 u. werden een viertal schepen voorzien van fuel. Een echt zenuwtrekkend schouwspel voor iemand die nieuw is aan boord. De zee was omzeggen kalm, maar tussen beide schepen woedde een echte storm. Ter inlich-



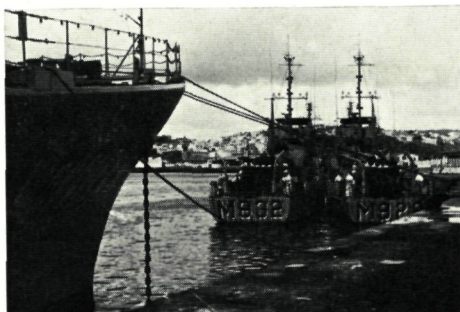
De inspekteur-generaal inspekteert...



...maar vertegenwoordigt ook het land.

ting: de minimum bevoorrading van fuel was 4 ton.

Tegen de avond kwam de commodore terug aan boord van de GODETIA. Veel kon ik niet vernemen omtrent zijn mening over het verloop van de oefeningen want ook de Commodore was erg vermoeid na een lange dag heen en weer geloop aan boord van ieder der schepen.



Onder moeders vleugels...



Uitstapje voor de bemanning.

#### Donderdag 11 maart.

Uit reden van medische zorgen die toe te brengen waren aan een scheepeling van de Stavelot, besloten we onmiddellijk te vertrekken naar Cadiz. Gans de overtocht heerste er een woelige zee.

Veel gebeurde er niet aan boord vermits een geheel plan overhoop werd gehaald. Tegen de avond, omstreeks 20 uur, waren we in Cadiz.

#### Vrijdag 12 maart

Een ellendig weertje ook te Cadiz. Het regent hard. Men verwacht de andere eenheden omstreeks 14 uur in de namiddag. Wat er zal gebeuren aan uitstappen is ons nog niet medegedeeld geworden. Eenmaal we Cadiz verlaten hoop ik het U te kunnen vertellen in een volgend verslag.  
wordt vervolgd.



# ereabonnements - abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège  
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale  
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des  
forces Armées  
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la  
Force Navale  
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende  
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles  
Le Commodore e.r. Robins, Laeken  
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek  
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian  
Delegation Nato London  
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,  
Oostende  
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,  
Auderghem  
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles  
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende  
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende  
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,  
Ambassade de Belgique à Madrid  
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende  
Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne  
Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk  
Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen  
Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen  
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan  
Fregatkapitein hon. Herremans, Stene  
Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles  
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem  
Korvetkapitein res. Verreers, Turnhout  
Le Capitaine de Corvette Segart V. Oostende  
Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen  
Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles  
Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon  
Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde  
Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde  
Korvetkapitein Res Bekaert, Oostende  
Le Capitaine de Corvette Res Sohler, Bruxelles  
Le capitaine de Corvette Res Borgers, Ixelles  
1. LV Res Monteyne, Oostende  
1LV Res Decrop, Oostende  
1LV Res Pecher, Bruxelles  
1LV Res Remy, Uccle  
LDV Res Fontigny, Bruxelles  
LDV Res Maertens de Noordhout, B. Tilff  
LDV Res De Sloover, Bruxelles  
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,  
Berchem  
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de  
Schieters de Lophem, Oostende  
Enseigne de Vaisseau Res Horion, Evere  
1LV Res Carlier, Antwerpen  
LDV Res Masure, Oostende  
Les Corps des Cadets de Marine, Section Bru-  
xelles  
Le Commandant Andrien, Uccle  
Le Capitaine Mertens, Uccle  
Le Lieutenant Jaeger, Uccle  
L'aumônier Cuyllits, Uccle  
2EV Res De Bruyne, Bruxelles  
2EV Res Lebouille, Jupille S/M  
2EV Res Cassart, Bruxelles  
De Muziekkapel van de Zeemacht  
Les Officiers de la Section de Liège du Corps  
des Cadets L.M.B.  
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,  
Bruxelles  
Le Club Prince Albert, Bruxelles  
Club Officiers, Oostende  
Club Officiers, St.-Kruis  
Club Officiers, Merksem  
Club Officiers, Zeebrugge  
Wardroom ZINIA, A961  
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,  
Antwerpen  
Le Comandant d'aviation Van Obergen, Oostende  
The Office of the Naval Attache-American  
Embassy, Brussels  
Verbroederij Royal Navy, Oostende  
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten  
Tabagie Onderofficiers, Comservost  
Mess Onderofficiers, ZINIA A961  
Tabagie Onderofficiers Comienav  
Tabagie Onderofficiers Merksem  
Tabagie Onderofficiers Zeebrugge

Troepenkantien Zeebrugge  
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge  
L'administration communale de Verviers  
Het gemeentebestuur van Merksem  
L'administration communale de Dinant  
Het gemeentebestuur van Kortrijk  
L'administration communale de Andenne  
De stad Oudenaarde  
L'administration communale de Charleroi  
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort  
L'administration communale de Huy  
Het gemeentebestuur van Blankenberge  
Het gemeentebestuur van St.-Niklaas  
L'administration communale de Herstal  
Het gemeentebestuur van Hasselt  
La ville de Malmédy  
De stad Knokke  
L'administration communale de la Roche en  
Ardenne  
Het gemeentebestuur van De Panne  
L'administration communale de Visé  
Het gemeentebestuur van Vilvoorde  
Het gemeentebestuur van St.-Kruis  
L'administration communale de Herve  
Het gemeentebestuur van Lier  
Het gemeentebestuur van St.-Truiden  
De stad Diksmuide  
Het gemeentebestuur van Turnhout  
De stad Brugge  
Het gemeentebestuur van Mechelen  
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek  
Le Comte D'Ursel, Moulbaix  
Le Vicomte Pouillet, Uccle  
Madame Vve Thibaut Dinant  
Madame Truffaut, Liège  
Melle Pipijn, Uccle  
Monsieur Solvay, La Hulpe  
Monsieur Cassette, Ath  
Monsieur Brialmont, Marcinelle  
Monsieur Hosdain, Marcinelle  
Monsieur Hamoir, Etterbeek  
De Heer Boydens, Oostende  
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxel-  
les  
Bibliothèque Centrale de la Province de Brab-  
ant, Bruxelles  
De Heer De Hondt J., Oostende  
De Heer Verhaeghe, Forest  
De Heer De Preitere, Kortrijk  
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre  
Monsieur Dhont A., Schaerbeek  
De Heer Elslander, Pulle  
Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem  
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg  
- Mr. Derwae  
Monsieur François, Auderghem  
Monsieur Janssens, Uccle  
De Heer Decuf, Oostende  
Monsieur Geonet, Marcinelle  
Monsieur Pallemarts, Watermaal-Boitsfort  
Monsieur Goessens, Lessines  
Monsieur Léonard, Jette  
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.  
Antwerpen  
De Heer Windey, Steendorp  
De Brouwerij Van Haecht, Gent  
De Heer Naudts, Oostakker  
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,  
Brugge  
Monsieur Goor Marc, Etterbeek  
Monsieur De Keyser, Watermaal-Boitsfort  
De Heer Bouchat, Leuven  
Maatschappij der Brugge Zeevaartinrichtingen  
The General Stores Shipchandlers Ostend -  
Mr. Declercq  
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre  
Monsieur Nys, Bruxelles  
De Heer Vandenberghe, Bredene  
Monsieur Marsigny, Dinant  
Monsieur Bouillet, Limal  
The North Sea Yacht Club, Oostende  
De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-  
wezen, Oostende  
N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-  
deland - EBES - Oostende  
Anonyme  
De Heer De Bie, Buizingen

De Heer Vleurinck, Destelbergen  
De Heer Dubois, Gentbrugge  
Caddy-Tailors, Oostende  
Le Comité National De Propagande Maritime,  
Etterbeek  
Dr. Verhaeghe, Eeklo  
De Heer Gouvy, Oostende  
Monsieur Decloedt, Ixelles  
Monsieur Schilling, Uccle  
L'association des Amis de l'école autonome  
de l'Etat, Oostende  
Les établissements Brûlé, Schaerbeek  
Monsieur Mey, Mouscron  
De Heer Glorieux, Spiere  
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen  
Monsieur Cléban, Ixelles  
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha  
Mercantile Marine Antwerpen  
Monsieur Beernaerts, Lasne  
De Heer Deroot, Gent  
De Heer Dautricourt, Knokke  
De Generale Bankmaatschappij, Brugge  
N.V. Cogama, Herentals  
Monsieur Carly, Ixelles  
Hotel Wellington, Oostende  
Monsieur Franckx, Forest  
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert  
Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud  
De Heer Van Haverbeke E., Oostende  
De Heer Decrop, Loppem  
Monsieur Pierard, Saint Servais  
De Heer Heynen, Antwerpen  
Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen  
De Heer De State, Ekeren 2  
De Heer Boonen, Wilrijk  
Monsieur Delcourt, Liège  
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute  
De Heer Van Hellemont, Berchem  
Monsieur Poulet J., Uccle  
Monsieur Dorsimont, Dilbeek  
De Heer Ingelbrecht, Kapellen  
Monsieur de Gheldere, Bruxelles  
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute  
De Heer Leyssen V.O.Z. Limburg  
Cockerill Yards Hoboken  
Monsieur Hervy, Magistrat, Mons  
De Heer Cools, Brugge  
N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen  
Phoenix Oil Products, Schoten  
De Heer Conings, Gent  
De Heer Wolf, Oostende  
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.  
Monsieur Lenoir, La Hulpe  
Monsieur De Ridder, Evere  
Brouwerij Piedboef, Stene  
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles  
Le Chevalier Breydel, Bruxelles  
Monsieur Scherrer, Liège  
Monsieur Van Oye, Bruxelles  
Monsieur Houzeau de Lahaie, Mons  
Ligue des Vétérans de S.M. Léopold III, Bru-  
xelles  
De Heer Van der Jeugt, Gent  
De Heer Van Bellegem, Gent  
Le Centre Privé Médical, St Gilles  
De Heer Lacante, Brugge  
De Heer Degelder, Leuven  
Monsieur Bonnevie, Oostende  
Monsieur Le Comte Le Grelle, Reet  
Informar, Bruxelles  
Monsieur Verlinde, Jette  
De Heer Soetens, Oostende  
Hermis Sodales — Mr. Deblauwe, Oostende  
De Heer Grandjean, St.-Niklaas  
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle  
Club 1MT & Mat Comienav, St.-Kruis  
Monsieur Schlim, Arlon  
Monsieur Lamproye, Bruxelles  
Monsieur Brilliet, Ixelles  
Monsieur Rambout, Ixelles  
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette  
Monsieur Joris, Louveigné  
Maag Belux, Bruxelles

Afgesloten op datum van 13 april 1971  
Clôturé à la date du 13 avril 1971



## **Ecole Supérieure de Radio-navigation asbl**

Agrée par le Ministère des Communications  
Enseignement mixte

### **Durée des cours :**

2 ans pour Officier-radio de marine

3 ans pour spécialiste en électronique pour la navigation maritime (niveau A1)

**Avenue Louise 290, 1050 Bruxelles**

**Tél. (02) 491942**

## **Hogere Radio-navigatieschool vzw**

Aangenomen door het Ministerie van Verkeerswezen  
Gemengd onderwijs

### **Duur der kursussen :**

2 jaar voor Radio-officier ter zee

3 jaar voor specialist in de elektronica voor de zeevaart (niveau A1)

**Louisalaan 290, 1050 Brussel**

**Tel. (02) 491942**

# **n.v. BELIARD MURDOCH s.a.**

**SCHEEPSHERSTELLINGEN    SCHEEPSBOUW**  
**INDUSTRIELE WERKEN EN STUDIES**

**Oostende**

**Antwerpen**

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER  
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

18°. jaargang    neptunus 1971    18°. année  
tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union imp. «de vuurtoren» tél. 059-751.32 à oostende — in belgië de la presse périodique belge — imprimé en belgique : chez gedrukt bij druk. «de vuurtoren» tel. 059-751.32 te oostende  
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Copyright 1971, by V.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.  
Clichés : Van Uffelen.    Tel. (09) 25.47.68    Gent.

